Rapport sur la tarification en assurance automobile

Québec

RAPPORT SUR
LA TARIFICATION
EN ASSURANCE
AUTOMOBILE
1988

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
L'INSPECTEUR GENERAL
DES INSTITUTION FINANCIERES

90-01049/

Édité au cours du premier trimestre 1989
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

ISBN 2-550-19459-4
ISSN 0837-7006

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Gouvernement
du Québec

Le Ministre délégué aux Finances
et à la Privatisation

Québec, mars 1989.

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1988. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Ministre,

PIERRE FORTIER

Gouvernement
du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

Québec, mars 1989.

Monsieur Pierre Fortier
Ministre délégué aux Finances
et à la Privatisation
12, rue St-Louis - 1er étage
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le onzième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIERES

PAGE

INTRODUCTION 1

CHAPITRE 1: LE MARCHE EN 1988 3

1.1 Les assureurs 3
1.2 Le contexte légal 10
1.3 Les données recueillies 11

CHAPITRE 2: LA CLASSIFICATION DES ASSURES 15

2.1 Les critères de classification 16
2.2 Autres règles de classification 28
2.3 Les rabais 30
2.4 Les types de rabais 32

CHAPITRE 3: LA RENTABILITE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC EN 1988 37

3.1 Les résultats des opérations 37
3.2 La rentabilité par type de véhicules 49

CHAPITRE 4: LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUEE A LA FIN DE 1988 57

4.1 L'évolution du niveau des primes 58
4.2 L'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation 66
4.3 Le fondement de la tarification 73

CONCLUSION 81

PAGE

LISTE DES ANNEXES 83

ANNEXE 1: Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec 85

ANNEXE 2: Description des règles de classification 99

ANNEXE 3: Distribution des assureurs selon le niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs 109

ANNEXE 4: Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés 111

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée en 1988 par les assureurs oeuvrant dans le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

Cette analyse débutera par un aperçu de l'offre d'assurance, du contexte légal de l'assurance automobile au Québec ainsi que de l'importance des divers intervenants. Elle se poursuivra par une description des règles de classification et des rabais.

On traitera ensuite du premier des deux objectifs principaux de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs, soit de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1988, ainsi que celle reliée aux différents types de véhicules au cours des dernières années. Le dernier chapitre analysera le deuxième objectif principal du présent rapport, c'est-à-dire le fondement de la tarification des voitures de tourisme, en passant par les perspectives de l'évolution des coûts en regard des primes exigées par les assureurs.

CHAPITRE 1

LE MARCHE EN 1988

Le comportement des intervenants dans toute activité est défini ou tout au moins fortement influencé par les participants eux-mêmes et par le contexte dans lequel ils opèrent.

Cette première section de l'analyse des pratiques de tarification des assureurs privés au Québec en 1988 donnera d'abord un aperçu des assureurs qui y ont pratiqué. Ensuite, le contexte légal dans lequel ils opèrent sera brièvement décrit.

Enfin, la troisième partie du chapitre traitera des données que les assureurs ont fournies à l'Inspecteur général afin qu'il puisse remplir son mandat.

1.1 Les assureurs

En 1988, 181 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe 1. Cette liste ne tient pas compte des assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Tel que l'illustre le tableau 1, le nombre des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 1988 s'est accru de cinq par rapport à ce qu'il était en 1987. En fait, huit assureurs ont obtenu pour la première fois en 1988 un permis d'exercer en assurance automobile au Québec, alors que trois autres assureurs n'ont pas renouvelé leur permis.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUEBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1984	165	114
1985	168	132
1986	174	134
1987	176	137
1988	181	140

Le tableau ci-dessus démontre de plus que 140 assureurs ont effectivement exercé une activité en 1988 comparativement à 137 en 1987. Ainsi, en 1988, 41 assureurs n'ont pas pratiqué l'assurance automobile même s'ils possédaient un permis pour le faire. L'augmentation du nombre d'assureurs ayant pratiqué est attribuable au fait que huit assureurs ont souscrit de l'assurance automobile pour la première fois ou ont recommencé à le faire, alors que cinq autres ont cessé leurs opérations dans cette catégorie d'assurance.

Le tableau suivant donne la distribution des assureurs automobiles selon leur charte, pour chacune des trois dernières années.

TABLEAU 2

DISTRIBUTION DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUEBEC

(SELON LEUR CHARTE)

CHARTE	ASSUREURS AUTORISES			ASSUREURS AYANT PRATIQUE		
	1986	1987	1988	1986	1987	1988
Québec	48	50	52	42	46	49
Autre province	6	7	6	4	4	4
Canada	66	65	69	52	55	55
Autre pays	54	54	54	36	32	32
	174	176	181	134	137	140

Le tableau 2 souligne la pénétration de plus en plus importante du marché par les assureurs à charte du Québec. Les 49 assureurs de cette catégorie représentent en effet 35% des assureurs ayant pratiqué l'assurance automobile au Québec, comparativement à 31% en 1986 et 34% en 1987. Seuls les assureurs à charte du Canada sont plus présents dans le marché, mais leur proportion du nombre total tend à se stabiliser autour de 40%. Celle des assureurs à chartes étrangère et extra-provinciale est en baisse continuelle. En fait, l'augmentation du nombre d'assureurs à charte du Québec explique à elle seule celle de l'ensemble des assureurs qui ont pratiqué l'assurance automobile au Québec de 1986 à 1988.

Le tableau 2 met aussi en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec sont, et de très loin, ceux qui pratiquent le plus lorsque l'Inspecteur général les autorise à le faire. Près de 95% d'entre eux sont présents dans le marché; seulement trois assureurs à charte du Québec ne souscrivent pas l'assurance automobile alors qu'ils y sont autorisés.

Les assureurs à charte du Canada suivent avec un taux de participation de 80%, devançant les assureurs à charte étrangère, qui ont taux de participation de 60%. Enfin, les deux tiers des assureurs à charte d'une autre province participent au marché.

Cette pénétration de plus en plus grande du marché par les assureurs québécois est aussi mise en évidence dans le tableau 3, qui fait état des parts de marché accaparées par les assureurs selon leur charte.

Comme les parts de marché de l'année 1988 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport, les plus récentes données indiquées sont celles de 1987. Elles sont tout de même représentatives de la situation prévalant au début de 1988.

TABLEAU 3

PART DE MARCHE DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUEBEC

(SELON LEUR CHARTE)

CHARTE	PART DE MARCHE (%)		
	1985	1986	1987
Québec	26	27	28
Autre province	2	3	1
Canada	57	57	57
Autre pays	15	13	14
	100	100	100

Les assureurs à charte du Québec ont donc recueilli 28% du 1,4 milliard de dollars de primes souscrites en assurance automobile en 1987. Cette proportion est en hausse continuelle depuis 1985 et dénote l'importance de plus en plus grande de ces assureurs dans le marché. Les assureurs à charte du Canada ont amassé en 1987 deux fois plus de primes que ceux à charte du Québec mais, comme le tableau 3 le démontre, leur part de marché est restée stable depuis 1985. Les assureurs à charte d'une autre province et ceux à charte d'un autre pays ont, d'une façon générale, vu leur pénétration du marché reculer depuis 1985.

Par ailleurs, en ajoutant aux assureurs à charte du Québec ceux de charte canadienne dont le siège social est au Québec, les assureurs de la province détiennent près de 48% du marché. Les données correspondantes des deux années antérieures étaient de 46% en 1986 et de 45% en 1985.

Les assureurs québécois pénètrent donc de plus en plus le marché de l'assurance automobile dans la province. En effet, même si un nombre croissant d'assureurs offrent de l'assurance, ceux qui sont situés au Québec amassent une part toujours plus importante des primes souscrites.

Il s'agit là d'une vue d'ensemble qui n'implique pas nécessairement que tous les assureurs situés au Québec accroissent leur part de marché ou que d'autres assureurs ne l'augmentent pas.

En fait, le marché reste dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs. Le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec au cours des cinq dernières années.

TABLEAU 4

PART DE MARCHE DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS
OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou groupes d'assureurs)	Part de marché (%)				
	1983	1984	1985	1986	1987
1	11	11	10	11	11
3	25	22	22	23	23
5	35	31	31	31	31
10	51	48	47	48	49
15	63	61	62	62	63

Les données ci-dessus, établies en fonction du volume de primes souscrites de 1983 à 1987, montrent que les 15 assureurs les plus importants recueillent près des deux tiers du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Cette proportion est demeurée relativement stable au cours des cinq dernières années. Il en a été de même pour les autres regroupements d'assureurs identifiés au tableau 4 sauf entre 1983 et 1984 où la part de marché de certains d'entre eux a diminué de quelques points de pourcentage.

Ces données semblent indiquer une certaine stagnation dans les attitudes des assureurs les plus importants vis-à-vis du marché. Cependant, ce n'est absolument pas le cas car, comme le démontre le tableau 5, pas moins de neuf des 15 assureurs les plus importants ont occupé une position différente en 1987 de celle qu'ils avaient l'année précédente.

TABLEAU 5

LES 15 ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS
LES PLUS IMPORTANTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE EN 1987
ET LEUR RANG AU COURS DES DERNIERES ANNEES

ASSUREUR	RANG				
	1987	1986	1985	1984	1983
Groupe Commassur Inc.	1	1	1	1	1
Groupe La Laurentienne	2	2	2	2	2
Groupe Prudential Corp. Canada	3	4	4	4	4
Groupe Allstate Insurance Co.	4	3	3	3	3
Groupe Home Canadien	5	8	6	10	16
Groupe Desjardins	6	11	9	7	6
Provinces Unies	7	7	7	6	7
Guardian du Canada	8	5	8	8	12
Groupe Economical	9	10	10	12	14
Wawanesa	10	9	11	11	8
Lloyd's de Londres	11	6	5	5	5
Groupe Roins Holding Ltd	12	12	13	15	13
Groupe Travelers Corporation	13	13	12	9	9
Capitale	14	18	17	19	19
Groupe Canadian General Insurance	15	15	16	14	10

Quelques assureurs ont échangé leurs positions respectives en bougeant d'une place de 1986 à 1987, mais ce qui est le plus remarquable est la forte remontée du Groupe Desjardins, de la Capitale et du Groupe Home Canadien, qui ont respectivement haussé leur rang de cinq, quatre et trois positions. Ce fort gain de la Capitale lui permet de se hisser pour la première fois parmi le groupe des assureurs les plus importants.

Trois autres assureurs ont, par ailleurs, subi un fort recul dans leur pénétration du marché. Il s'agit de Lloyd's de Londres et de Guardian du Canada qui ont respectivement baissé de cinq et trois positions, alors que la baisse de deux places du Groupe Phoenix Continental Management Ltd l'exclut des assureurs identifiés au tableau 5.

Fait intéressant à noter, les trois assureurs ayant fortement accru leur pénétration du marché en 1987 ont une charte du Québec ou canadienne et ont leur siège social au Québec, alors que les trois qui ont reculé de façon significative sont de charte étrangère ou de charte canadienne avec leur siège social hors de la province. On compte donc maintenant six assureurs ou groupe d'assureurs situés au Québec parmi les 15 plus importants, comparativement à cinq l'an dernier.

L'examen de ces données sur une plus longue période ne démontre pas de changements dans les quatre premières positions, si ce n'est que le Groupe Prudential Corporation a ravi la troisième place au Groupe Allstate Insurance pour la première fois depuis cinq ans. De plus, si la position de certains assureurs n'a que peu évolué au cours de cette période, celle de d'autres assureurs a fait des bonds considérables.

Par exemple, le rang du Groupe Home Canadien a augmenté de 11 positions de 1983 à 1987, alors que celui de Lloyd's de Londres a chuté de six. Le Groupe Desjardins, en augmentant de cinq positions en 1987, revient au rang qu'il occupait en 1983.

En résumé, l'augmentation du nombre d'assureurs ainsi que les forts mouvements dans le rang des assureurs les plus importants sont indicateurs d'une activité fébrile dans le marché de l'assurance automobile au Québec. Les assureurs situés au Québec semblent avoir été parmi les plus dynamiques dans leur recherche d'assurés.

Il sera possible de constater, à partir d'autres analyses présentées plus loin dans ce rapport, de quelle façon cette concurrence s'est exercée en 1988.

Avant de présenter le résultat de ces analyses, il est cependant opportun de décrire sommairement l'environnement légal de l'assurance automobile au Québec, ainsi que les données qui ont été utilisées par l'Inspecteur général pour réaliser ces analyses. C'est précisément le sujet des deux prochaines sections du premier chapitre.

1.2 Le contexte légal

Les assureurs dont il est fait mention dans ce rapport oeuvrent dans le contexte très particulier de l'assurance automobile au Québec.

Les conducteurs québécois bénéficient en effet, depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur l'assurance automobile en mars 1978, d'une protection à deux volets. D'une part, ils sont protégés par un régime étatique d'assurance pour les blessures corporelles subies lors d'accidents de la route. Ce régime est administré par la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.). D'autre part, ils doivent se procurer l'assurance contre les autres risques de l'un des nombreux assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Ces autres risques sont couverts par un contrat d'assurance uniforme. Ce contrat, en l'occurrence la police d'assurance automobile, est approuvé par l'Inspecteur général des institutions financières et tous, assureurs comme assurés, sont assujettis à ses conditions.

Dans sa forme la plus connue, qui est celle des propriétaires de véhicules automobiles, la police contient deux parties ou chapitres: le chapitre A - Responsabilité civile et le chapitre B - Dommages éprouvés par le véhicules assuré. La protection offerte par le chapitre A est obligatoire en ce sens que toute automobile circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité d'un montant minimum de 50 000 $. La protection du chapitre B n'est pas obligatoire. Elle est néanmoins choisie par la majorité des conducteurs.

La Loi donne donc à l'Inspecteur général des institutions financières un important pouvoir de contrôle de la couverture d'assurance des conducteurs québécois. Elle vise aussi à protéger les assurés en obligeant, par l'article 180, tous les assureurs faisant affaire au Québec à déposer auprès de l'Inspecteur général le manuel de tarifs qu'ils utilisent.

En créant cette obligation, le législateur a cependant choisi de laisser libre cours à la concurrence. Il a en effet laissé libres la classification et le niveau des primes que les assureurs peuvent utiliser afin de tarifer leurs assurés. En contrepartie, il a donné à l'Inspecteur général un droit de regard sur l'ensemble des pratiques de tarification des assureurs et l'obligation de lui faire rapport annuellement.

Dans ce contexte, l'Inspecteur général peut exiger des assureurs tout renseignement qu'il juge utile à son analyse de leurs pratiques et toute justification de l'utilisation de certaines d'entre elles. Sans pouvoir obliger ou interdire directement l'utilisation de certaines pratiques de tarification, il peut cependant recommander au législateur d'amender la Loi pour corriger les irrégularités qu'il aura identifiées.

Le rapport annuel qu'il produit sert à informer le gouvernement des tendances et des points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise, de même qu'à éclairer les assurés relativement aux pratiques des assureurs qui leur fournissent une protection.

1.3 Les données recueillies

Tel que prescrit par l'article 180 de la Loi sur l'assurance automobile, les assureurs doivent soumettre à l'Inspecteur général, dans les dix jours, tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en usage. Cette prescription de la Loi a de nouveau donné lieu en 1988 à de nombreuses soumissions par les assureurs.

Ainsi, au 1er novembre 1988, les 140 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec avaient déposé 95 manuels de tarifs auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. L'écart entre le nombre des manuels déposés et celui des assureurs qui pratiquent provient en partie du fait que 18 assureurs partagent leur manuel de tarifs avec d'autres assureurs du même groupe. Par ailleurs, 27 assureurs pratiquent

une tarification différente de celle de l'ensemble des assureurs parce qu'ils oeuvrent dans un marché spécialisé où la classification, donc les primes exigées, sont fonction de l'expérience propre des assurés.

Les modifications aux tarifs se sont échelonnées tout au long de l'année. Nous avons seulement retenu celles qui ont été apportées avant le 1er novembre 1988, afin de bénéficier d'une période suffisante pour en effectuer l'analyse.

Comme ces modifications ont porté en grande partie sur les tarifs des voitures de tourisme et que les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes perçues en assurance automobile au Québec, nous avons limité notre analyse au marché de ce type de véhicules. De plus, un seul des 95 manuels déposés ne contient pas de tarifs pour les voitures de tourisme.

Il y avait ainsi 94 manuels de tarifs en usage pour les voitures de tourisme au 1er novembre 1988; trois de ces manuels ont été nouvellement implantés en 1988, tandis que 68 des 91 manuels en usage en 1987 ont fait l'objet de modifications. C'est donc dire que seulement 23 manuels sont demeurés inchangés en 1988.

On retrouve au tableau 6, la distribution des modifications apportées aux manuels de tarifs des voitures de tourisme au cours des deux dernières années.

TABLEAU 6

MODIFICATIONS APPORTEES AUX MANUELS
DE TARIFS DES VOITURES DE TOURISME

Nombre de modifications	1987		1988	
	Manuels	Nombre total de modifications	Manuels	Nombre total de modifications
Aucune	14	0	23	0
1	50	50	46	46
2	16	32	14	28
3	11	33	7	21
4	1	4	2	8
5	1	5	1	5
6	—	—	1	6
Total:	93	124	94	114

Les données de ce tableau font état d'un total de 114 modifications pour 94 manuels de tarifs en 1988, comparativement à 124 pour 93 manuels en 1987, soit en moyenne 1,2 modification par manuel comparativement à 1,3. Cette diminution de la fréquence est principalement causée par un nombre plus grand de manuels inchangés en 1988.

Les modifications apportées en 1988 par les assureurs ont été, pour la majorité, de légères hausses apportées aux tarifs. Ces modifications comportaient également un nombre assez important d'élargissement des critères d'accessibilité aux rabais que les assureurs offrent à certaines clientèles-cibles. Ces changements ont été apportés d'une façon plutôt régulière tout au long de l'année, quoiqu'on a remarqué une certaine recrudescence vers la fin de l'été et un ralentissement par la suite. Leur impact sera analysé plus en profondeur au chapitre 4.

Conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. Les manuels de tarifs ont été consultés à l'occasion, principalement par des personnes qui oeuvrent déjà dans l'industrie de l'assurance automobile.

Chaque assureur doit aussi, comme le prescrit l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et sous la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

L'agence statistique du Groupement des assureurs automobiles a la responsabilité de produire ces statistiques d'expérience. Cette responsabilité lui a été déléguée par l'Inspecteur général en vertu de l'article 178 de la Loi sur l'assurance automobile.

L'agence s'est encore acquittée de ses tâches en 1988 et a fourni, avec les manuels de tarifs et les quelques données statistiques déposés par les assureurs, les renseignements avec lesquelles l'Inspecteur général remplit son mandat.

Enfin, des données d'expérience publiées par le Bureau d'assurance du Canada sont utilisées à titre de référence.

CHAPITRE 2

LA CLASSIFICATION DES ASSURES

En assurances générales et plus particulièrement en assurance automobile, un des éléments fondamentaux du processus de tarification est la classification des risques. Par cette opération, l'assureur attribue à l'assuré une appréciation du risque qu'il représente et détermine ainsi la prime qu'il aura à débourser.

Tel que le démontrera le présent chapitre, le système de classification présentement en usage chez les assureurs donne lieu à beaucoup de possibilités de classement des assurés et à des différences significatives dans les primes qui en résultent.

Les critères servant à la classification se divisent en trois groupes. Il y a d'abord les variables de base qui situent l'assuré en tant qu'individu; ces variables sont:

1) le territoire où le véhicule est habituellement conduit;
2) la classe (le genre de conducteur);
3) le dossier de conduite du conducteur;
4) le groupe de tarification (le type de véhicules assurés).

Il y a ensuite les critères qui viennent préciser les couvertures choisies par l'assuré: il s'agit des limites de garantie en responsabilité civile, des franchises pour les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement du chapitre B, et de certaines surprimes, qui sont pour la plupart liées à l'expérience de conduite de l'assuré.

Enfin, le dernier groupe réunit l'ensemble des rabais qui sont offerts à l'assuré en autant qu'il satisfasse à certaines conditions.

2.1 Les critères de classification

Les territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Ces délimitations visent à regrouper un ensemble de villes ou de régions présumées représentatives d'un environnement particulier de facteurs tels que la densité de population, la topographie et le système routier.

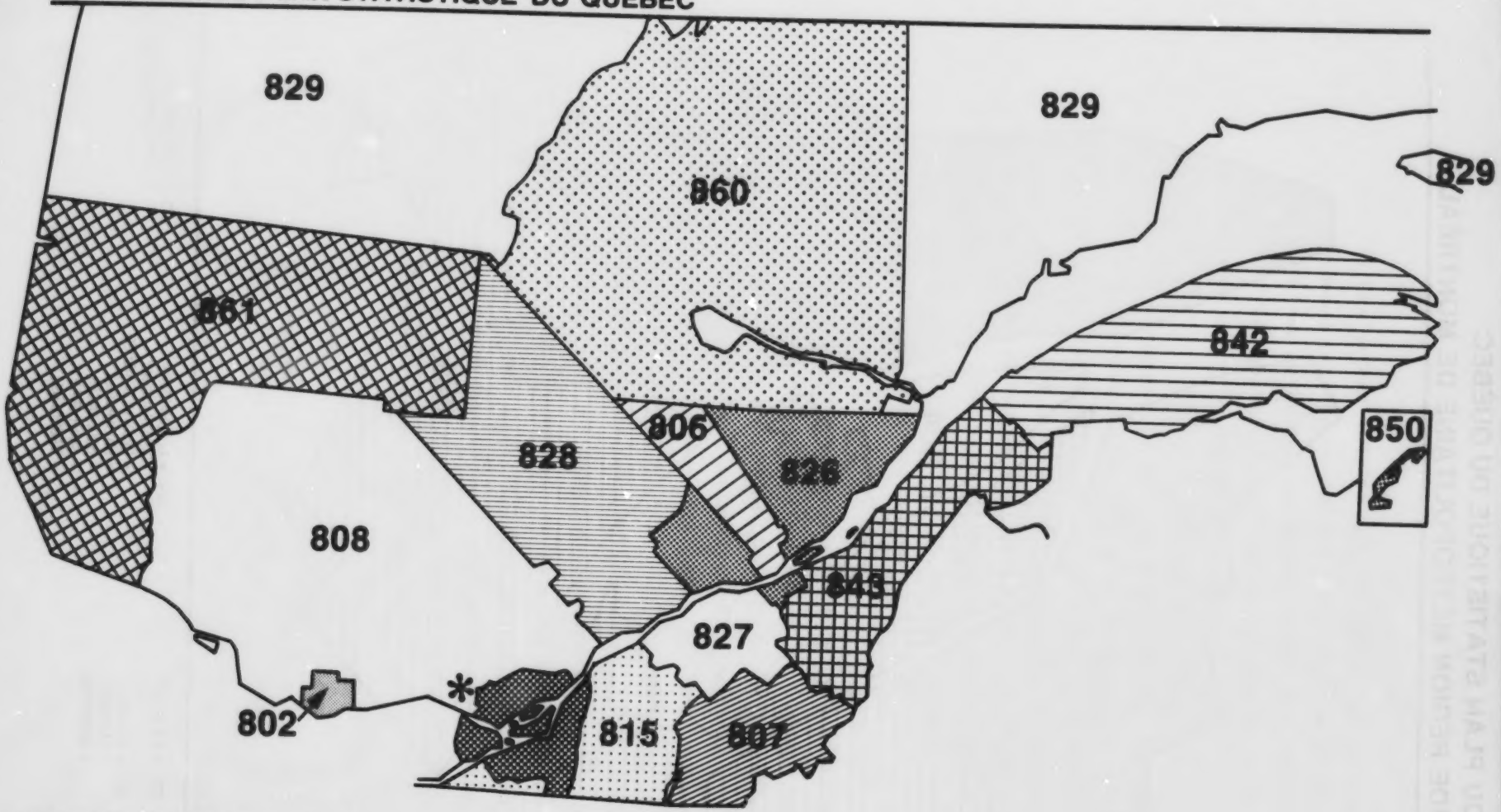
Le Québec est ainsi divisé en 20 zones statistiques reconnues par le Plan statistique du Québec. Ces zones sont définies à l'annexe 2. Leur utilisation en tant que territoires de tarification n'est cependant pas une norme stricte. De fait, parmi les 56 assureurs faisant affaire dans l'ensemble du Québec, 16 utilisent les 20 territoires reconnus et 10 autres subdivisent la province encore plus, soit de 21 à 29 zones. Enfin, 38 assureurs ne font affaire que dans certains territoires, ce qui est le cas, entre autres, des 28 Sociétés mutuelles d'assurance générale (S.M.A.G.), qui oeuvrent principalement en milieu rural.

Seulement 25 des 94 assureurs sont absents d'au moins une des six zones de la grande région métropolitaine de Montréal (zones 804, 821, 822, 823, 824 et 825). De plus, les assureurs ont pour la plupart subdivisé une ou plusieurs des zones visées, jusqu'à quatre subdivisions, entre autres, dans la zone 823.

De la même façon, 28 assureurs sont absents de la grande région de Québec (zones 806 et 826). Le portrait est assez semblable pour la région de Hull (zone 802) alors que 29 assureurs sont absents.

A l'autre extrême, pas plus de 29 assureurs offrent de l'assurance aux Iles-de-la-Madeleine (zone 850).

LES ZONES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

802 • HULL

806 • QUÉBEC

807 • COMPTON
• FRONTENAC
• RICHMOND
• SHERBROOKE
• STANSTEAD
• WOLFE

808 • ARGENTEUIL
• BERTHIER
• GATINEAU
• JOLIETTE
• LABELLE
• MONTCALM
• PAPINEAU
• PONTIAC
• TERREBONNE (une partie de)

815 • BAGOT
• BROME
• DRUMMOND
• HUNTINGDON
• IBERVILLE
• MISSISQUOI
• RICHELIEU
• ROUVILLE
• SHEFFORD
• SAINT-HYACINTHE
• YAMASKA

826 • CHARLEVOIX-EST
• CHARLEVOIX-OUEST
• LÉVIS
• MONTMORENCY (1)
• MONTMORENCY (2)
• PORTNEUF

827 • ARTHABASKA
• LOTBINIÈRE
• MÉGANTIC
• NICOLET

828 • CHAMPLAIN
• MASKINONGÉ
• SAINT-MAURICE

829 • SAGUENAY
• TERRITOIRE-DU-NOUVEAU-QUÉBEC

842 • BONAVENTURE
• GASPÉ-EST
• GASPÉ-OUEST
• MATANE
• MATAPÉDIA
• RIMOUSKI

843 • BEAUCE
• BELLECHASSE
• DORCHESTER
• KAMOURASKA
• L'ISLET
• MONTMAGNY
• RIVIÈRE-DU-LOUP
• TÉMISCOUATA

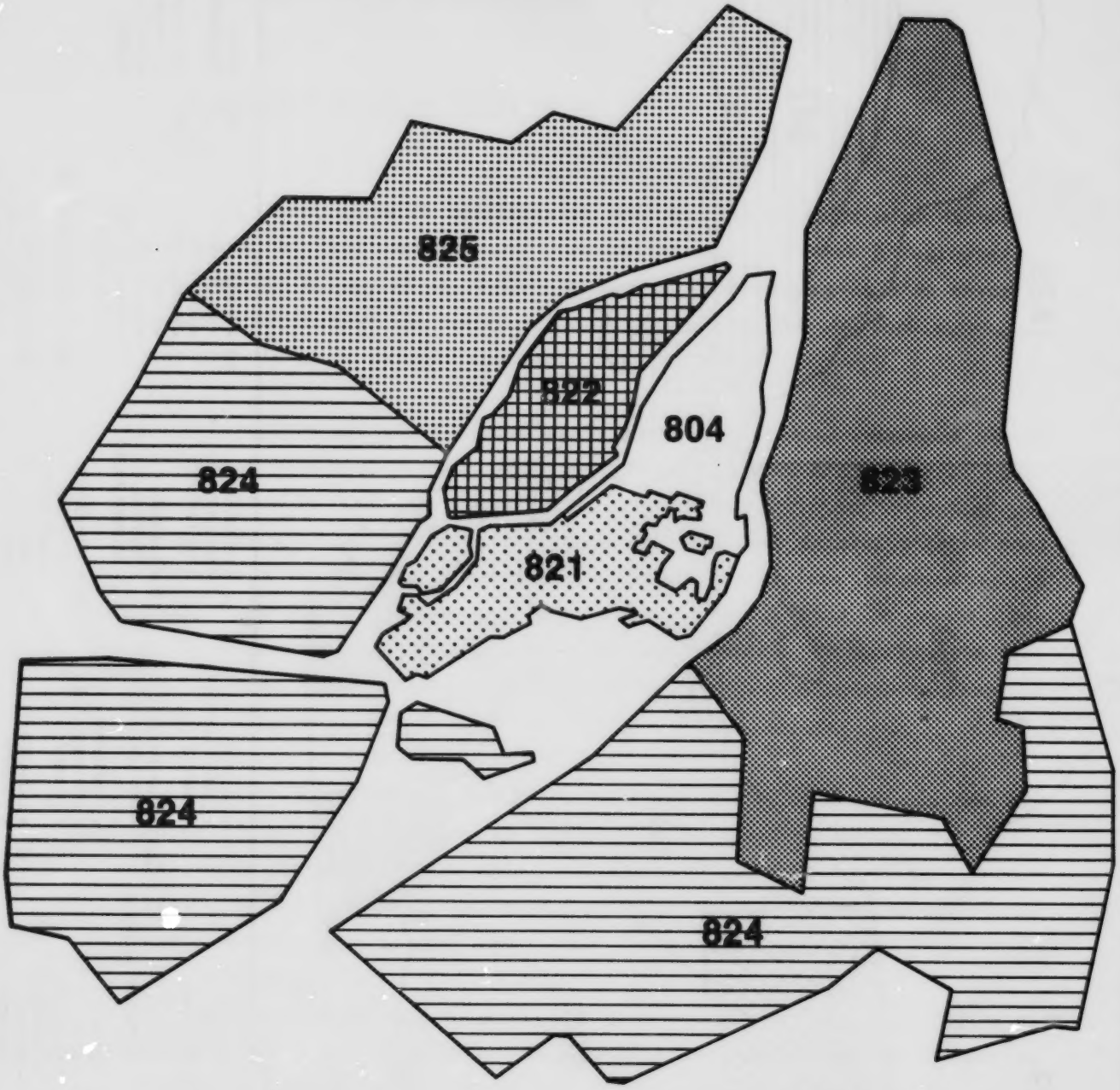
850 • ÎLES-DE-LA-MADELEINE

860 • CHICOUTIMI
• LAC SAINT-JEAN-EST
• LAC SAINT-JEAN-OUEST

861 • ABITIBI
• TÉMISCAMINGUE

* • VOIR LA CARTE DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

LES 6 TERRITOIRES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC DÉSIGNANT LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL



LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

804 • ÎLE-DE-MONTRÉAL
MUNICIPALITÉS DE:
ANJOU
MONTRÉAL
MONTRÉAL-EST
MONTRÉAL-NORD
SAINT-LÉONARD

821 • LES AUTRES MUNICIPALITÉS DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

822 • ÎLE-JÉSUS

823 • CHAMBLY
• LAPRAIRIE
• VERCHÈRES

824 • BEAUHARNOIS
• CHÂTEAUGUAY
• DEUX-MONTAGNES
• NAPIERVILLE
• SOULANGES
• SAINT-JEAN
• VAUDREUIL

825 • L'ASSOMPTION
• TERREBONNE (une partie de)

Les primes exigées par les assureurs et les résultats d'expérience de chaque territoire ont été comparés afin de constater si les assureurs exigeaient de leurs assurés des tarifs qui correspondaient à l'expérience propre des régions où ces derniers résident. Le résultat de ces comparaisons est présenté au tableau 7.

Les données incluses dans ce tableau font référence à l'ensemble des assurés de chacune des 20 zones statistiques. Il a été conçu à partir des plus récentes données statistiques disponibles. Ainsi, les primes exigées en 1988 et les coûts moyens des sinistres par véhicule assuré de 1987 sont présentés sous forme de relativités. Ces dernières sont le résultat du rapport de la prime moyenne de chaque territoire sur la prime moyenne de l'ensemble du Québec et de même pour les coûts moyens des sinistres par véhicule assuré.

Comme les résultats le démontrent, les primes et les coûts varient grandement d'un territoire à l'autre. Indépendamment de la suffisance des tarifs de l'ensemble du Québec, les assurés de neuf des 20 zones paient près du coût effectivement encouru pour une couverture complète (zones 821, 822, 823, 824, 825, 802, 827,815 et 808). Ceux de huit autres zones (826, 828, 842, 843, 829, 860, 861 et 850) paient des primes légèrement plus élevées (826) à beaucoup plus élevées (850) que les coûts encourus. Tout en conservant en mémoire la notion de relativité appliquée ici, les assurés de trois zones (804, 806 et 807) paient des primes qui sont nettement inférieures aux coûts encourus. Il est possible d'expliquer cette situation en soulignant que ces zones sont très populeuses et que les assureurs sont portés à se faire concurrence afin d'accaparer le maximum d'entrées de primes.

TABLEAU 7

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES DES ASSURES ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS AU QUEBEC, PAR TERRITOIRE

(relativités par rapport a l'ensemble)

Zone statistique	Responsabilité civile		Collision		ASCNV *		Couverture complète	
	prime	coût**	prime	coût	prime	coût	prime	coût
804	1,33	1,51	1,25	1,29	1,46	1,67	1,32	1,46
821	1,11	1,05	1,05	0,94	1,23	1,18	1,11	1,07
822	1,17	1,16	1,10	0,96	1,24	1,22	1,15	1,13
823	1,07	1,05	1,03	0,94	1,14	1,18	1,07	1,07
824	0,97	0,92	0,97	0,98	0,98	0,87	0,97	0,94
825	1,07	1,07	1,01	1,02	1,15	1,18	1,06	1,09
806	0,85	0,89	0,81	0,84	0,76	0,77	0,81	0,90
826	0,81	0,71	0,78	0,76	0,72	0,53	0,78	0,71
802	1,05	0,98	0,96	0,94	0,99	0,76	1,00	0,96
807	0,79	0,88	0,86	0,91	0,68	0,69	0,80	0,87
827	0,80	0,73	0,85	0,89	0,69	0,63	0,80	0,78
815	0,82	0,81	0,88	0,93	0,69	0,72	0,82	0,84
808	0,89	0,86	0,96	1,11	0,78	0,86	0,90	0,94
828	0,83	0,68	0,88	0,72	0,71	0,55	0,83	0,66
842	0,85	0,75	1,06	1,11	0,77	0,63	0,93	0,78
843	0,77	0,67	0,91	0,88	0,68	0,56	0,81	0,68
829	0,98	0,69	1,04	1,02	1,11	0,92	1,03	0,76
860	0,97	0,90	1,01	1,03	1,08	0,82	1,01	0,77
861	0,89	0,82	1,07	1,12	1,19	1,07	1,04	0,83
850	1,11	0,87	1,37	0,93	1,08	0,54	1,22	0,70

* Accident sans collision ni versement

** Coût moyen des sinistres par véhicule assuré

Les classes de conducteurs

La plupart des assureurs basent leur tarification sur 14 classes de conducteurs; ces classes sont définies à l'annexe 2. Il s'agit des mêmes classes à partir desquelles le Plan statistique recueille des données.

L'analyse de la structure de ces classes révèle que les critères de base de leur détermination sont l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil du conducteur. Les autres critères dont tiennent compte les assureurs sont le kilométrage parcouru et l'utilisation faite du véhicule, mais ces critères n'ont pas un impact aussi important et s'appliquent à peu de classes.

Cependant, quelques assureurs élargissent le cadre de certaines de ces classes. Ainsi, une nouvelle classe est parfois offerte aux gens qui font des affaires occasionnelles; il s'agit souvent d'une réduction de la prime de la classe 07 ou une hausse de celle de la classe 03, la classe 07 étant celle qui regroupe habituellement tous les conducteurs utilisant leur véhicule pour affaires alors que la classe 03 les exclut. Aussi, une prime réduite peut être proposée, habituellement la prime de la classe 01, qui exclut les assurés qui utilisent leur véhicule pour aller au travail, à ceux de la classe 02 qui utilisent leur automobile pour aller au travail et en revenir sur une distance de huit kilomètres ou moins, soit une moins grande distance que celle définissant la classe 02.

Une comparaison entre le niveau des primes exigées par les assureurs dans chaque classe et les résultats d'expérience les plus récents permettent d'obtenir le tableau 8. Les primes exigées en 1988 ainsi que le coût moyen des sinistres par véhicule assuré en 1987 y sont présentés sous forme de relativités par rapport à la prime moyenne et au coût moyen des sinistres par véhicule assuré dans l'ensemble du Québec, pour les garanties de responsabilité civile et de collision.

TABLEAU 8

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES EXIGEES ET LES COUTS DES SINISTRES SURVENUS

(relativités par rapport à l'ensemble)

Classe de conducteur	Responsabilité civile		Collision	
	prime	coût*	prime	coût*
01	0,79	0,79	0,84	0,84
02	0,95	0,97	0,90	0,87
03	1,03	1,10	1,02	1,02
04	1,48	1,29	1,96	1,86
06	0,55	0,45	0,70	0,84
07	1,43	1,60	1,27	1,35
08	1,88	2,08	2,49	3,13
09	1,51	1,62	1,56	1,74
10	2,48	2,00	4,60	5,91
11	2,27	2,07	3,99	3,71
12	1,88	1,82	2,70	2,80
13	1,63	1,52	2,16	2,22
18	1,39	1,40	1,64	2,07
19	1,23	1,22	1,35	1,39

Le tableau 8 permet de constater qu'indépendamment de la suffisance des tarifs, les primes exigées des assurés de certaines classes se rapprochent beaucoup des coûts encourus alors que les écarts sont significatifs entre les primes et les coûts d'autres classes. En effet, les classes 01, 02 et 03 sont celles où le prix exigé est le plus près des coûts encourus. De fait, ces classes représentent 80% des assurés au Québec et possèdent les statistiques les plus crédibles; il devient alors possible d'évaluer de façon plus juste le prix à exiger en fonction des coûts. Les primes et les coûts des autres classes sont, d'une façon générale, beaucoup moins près que ceux des classes 01, 02 et 03.

---

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré

Les résultats du tableau démontrent aussi d'importants écarts, tant entre les primes exigées de chacune des classes qu'entre les coûts qui supportent ces différences de primes.

La classe 06, qui regroupe les jeunes conducteurs occasionnels, est celle qui entraîne les coûts et les primes les plus faibles. A l'opposé, les jeunes hommes des classes 10 et 11 sont ceux qui paient les primes les plus élevées. Ces classes génèrent aussi les coûts les plus élevés, comparés à l'ensemble du Québec.

Le tableau 8 met aussi en évidence le fait que, parmi les assurés de moins de 25 ans, les jeunes hommes paient plus cher que les jeunes femmes, et que ces différences dans les primes suivent celles des coûts. En effet qu'ils soient mariés (classes 08 et 09) ou célibataires (classes 10 à 13), les primes et les coûts des classes de jeunes hommes sont plus élevés que ceux des classes de jeunes femmes des classes 18 et 19, qu'elles soient mariées ou célibataires.

D'une façon générale, donc, le niveau de la prime décroît avec l'âge de l'assuré et les jeunes hommes paient plus cher que les jeunes femmes d'un même âge.

Les dossiers de conduite

Le dossier de conduite, comme son nom l'indique, est utilisé dans la classification pour refléter l'expérience du conducteur en matière d'accidents. Le Plan statistique identifie sept dossiers, qui sont définis à l'annexe 2.

L'utilisation des dossiers de conduite varie d'un assureur à l'autre. En effet, en 1988, 47% des assureurs tenaient compte, dans leur manuels de tarifs, des cinq dossiers traditionnels soit les dossiers 0, 1, 2, 3, et 5 ans sans accident. Ceci représente une diminution de 9

points de pourcentage par rapport à 1987. De plus, 22% des assureurs ajoutaient soit le dossier 4 ou le 6 aux cinq dossiers traditionnels. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une hausse de 7 points depuis 1987. Enfin, il existe une dernière possibilité qui consiste à utiliser les sept dossiers définis dans le Plan statistique (0, 1, 2, 3, 4, 5 et 6). Pas moins de 31% des assureurs ont opéré de cette façon en 1988 contrairement à 27% en 1987.

Il est à noter que les deux assureurs qui utilisaient un système différent pour déterminer le dossier de conduite en 1987 et avant sont revenus, cette année, à une définition de leurs dossiers de conduite semblable à celle du reste de l'industrie.

TABLEAU 9

POURCENTAGE DES ASSUREURS UTILISANT
LES DIFFERENTES COMBINAISONS DES DOSSIERS

	1986 %	1987 %	1988 %
Cinq dossiers traditionnels (0, 1, 2, 3 et 5)	56	56	47
Cinq dossiers traditionnels et le dossier 4 ou le dossier 6	21	15	22
Cinq dossiers traditionnels et les dossiers 4 et 6	20	27	31
Autres	3	2	0
	100	100	100

Le fonctionnement du système de dossiers de conduite n'est toutefois pas aussi simple qu'il apparaît à prime abord. Les conditions qui le régissent sont variées et il y a peu d'uniformité dans la façon dont les assureurs l'appliquent.

En effet, plusieurs assureurs accordent un pardon à leurs assurés classés au meilleur dossier et qui sont déclarés responsables d'un accident, alors que ce pardon n'existe pas pour les assurés avec des dossiers de conduite moins reluisants.

De plus, il est à noter que la majorité des assureurs accordent un dossier de trois ans sans accident à tout nouveau conducteur ayant suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée. Comme ces cours sont obligatoires à l'obtention d'un premier permis de conduire, c'est donc dire que cette classification s'applique à tout nouveau détenteur d'un permis s'assurant pour la première fois.

L'utilisation du dossier de conduite dans la classification est fondamentale, puisqu'elle vise à tenir compte d'un critère, soit l'expérience d'accidents, lequel est directement relié au risque assuré. Cependant, on ne peut pas dire que les pratiques actuelles des assureurs contribuent à une classification qui reflète exactement l'expérience d'accidents des assurés. Les données du Plan statistique du Québec démontrent en effet que près de 90% des assurés québécois sont classés selon un dossier d'au moins cinq ans sans accident. Ceci est incompatible avec le fait qu'en moyenne 8% d'entre eux sont annuellement responsables d'un accident, et n'est possible que parce que les assureurs pardonnent des accidents à leurs assurés et parce que l'absence d'un fichier central démontrant l'expérience de sinistres de tous les conducteurs empêche les assureurs de valider adéquatement les informations fournies par les assurés.

Les groupes de tarification

Dans la détermination de la prime, les assureurs n'évaluent pas que le risque inhérent à l'assuré lui-même; ils doivent de plus tenir compte du risque représenté par chaque véhicule. A cette fin, ils font appel aux groupes de tarification.

Plusieurs variables entrent dans l'attribution d'un groupe de tarification. Ainsi, la valeur du véhicule joue un rôle important, mais d'autres éléments tels l'origine, les techniques de fabrication, le genre de propulsion, le style de carrosserie, la résistance aux impacts, la facilité de réparation et le coût des pièces de remplacement influencent l'expérience de sinistres de chaque véhicule et sont reflétés dans le groupe de tarification des véhicules.

Les véhicules sont regroupés par marque, modèle et année de fabrication avec le groupe qui leur a été assigné, dans une table de groupes de tarification. La plupart des assureurs utilisent des tables qui contiennent des groupes allant de 1 à 20 et parfois même 25 ou 30, le groupe 1 représentant le risque le plus faible. L'analyse des manuels de tarifs laisse voir que la majorité des véhicules se retrouvent dans les 12 premiers groupes. Les groupes 13 et suivants sont généralement affectés aux voitures plus dispendieuses et/ou à risque plus élevé.

Les assureurs n'assignent pas nécessairement tous le même groupe de tarification à un même véhicule. Pour la plupart des véhicules, les écarts entre les assureurs à ce niveau sont cependant généralement mineurs.

L'annexe 2 contient un échantillon représentatif de la pratique des assureurs au sujet des groupes. On constate que la majorité des véhicules neufs sont classés dans le groupe 9 ou 10. Ils y resteront en général trois ans et baisseront d'un groupe. Viendront ensuite deux périodes de stabilité de deux ou trois ans entrecoupées d'une baisse d'un autre groupe. Enfin, ils diminueront d'un groupe sensiblement à chaque année. Le scénario peut être différent si le véhicule est très dispendieux ou s'il y a un changement de modèle important, par exemple.

Le tableau 10 présente, sous forme de relativités, les primes exigées par l'ensemble des assureurs pour chacun des 12 premiers groupes de tarification des véhicules.

TABLEAU 10

RELATIVITES DE GROUPES

(par rapport au groupe 7)

GROUPE	RESPONSABILITE CIVILE	COLLISION	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT
1	0,63	0,41	0,42
2	0,67	0,47	0,47
3	0,72	0,53	0,53
4	0,79	0,62	0,61
5	0,86	0,72	0,72
6	0,94	0,85	0,85
7	1,00	1,00	1,00
8	1,04	1,19	1,18
9	1,08	1,46	1,46
10	1,16	1,74	1,74
11	1,22	2,00	2,02
12	1,29	2,26	2,28

Comme il apparaît dans ce tableau, plus le groupe attribué à un véhicule est élevé plus le risque qu'on lui attribue l'est aussi et plus la prime correspondante est grande.

De plus, l'étendue des primes en responsabilité civile est moins importante que pour les deux autres garanties. Le groupe de véhicule n'était pas utilisé comme variable de tarification de la garantie de responsabilité civile avant 1978. Depuis la mise en vigueur de la Convention d'indemnisation directe, cependant, les dommages non responsables éprouvés par le véhicule assuré sont portés au compte de la responsabilité civile. Ceci a eu pour effet que ce critère est maintenant utilisé dans la tarification des risques de cette garantie. Les données d'expérience de l'ensemble de l'industrie ne permettent pas d'évaluer si de telles différences sont appropriées.

2.2 Autres règles de classification

Certains choix de l'assuré auront aussi un effet sur la prime qu'il paiera pour chaque garantie. Ainsi, pour la garantie de responsabilité civile, la limite minimum au Québec est de 50 000 $, telle que précisée par la Loi sur l'assurance automobile. Cependant, la limite la plus fréquemment utilisée se situe à 500 000 $ et il n'est pas rare que des assurés se protègent pour 1 000 000 $. Chaque augmentation de limite de garantie entraîne une hausse de prime.

Le chapitre B est la partie du contrat d'assurance qui couvre les dommage éprouvés par le véhicule assuré. Les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement sont les sections de ce chapitre qui sont les plus souvent choisies par les assurés. Au niveau de ce chapitre, l'assuré doit déterminer la franchise qu'il désire assumer, c'est-à-dire le montant à absorber en cas de réclamation. Les franchises les plus courantes en collision sont 250 $ et 500 $, alors qu'elles sont de 50 $ et 100 $ en accident sans collision ni versement. Le choix d'une franchise de plus en plus élevée implique une réduction de la prime de la garantie visée.

Aux limites et franchises peuvent s'ajouter des surprimes pour les assurés responsables d'accidents, ou encore condamnés pour diverses infractions aux lois régissant la circulation routière ou au code criminel.

Ces surprimes s'appliquent le plus souvent à toutes les garanties et se définissent généralement comme suit dans les manuels de tarifs des assureurs:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de la proposition ou du renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) responsable de plusieurs accidents:

- trois accidents: majoration de 30%;
- chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou à la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires, des écoles et des terrains de jeux:

- une condamnation: majoration de 15%;
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangereuse:

- une condamnation: majoration de 50%;
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%;

iv) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iii:

- quatre condamnations: majoration de 25%;
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%."

2.3 Les rabais

Les règles de classification, telles qu'analysées précédemment, devraient être suffisantes pour établir la prime de chacun des classements possibles d'un assuré et de son véhicule. Cependant, il n'en va pas toujours ainsi.

En effet, l'offre d'assurance toujours grandissante et les conditions de concurrence très vive entre les assureurs ont amené ces derniers à modifier peu à peu l'application intégrale de certaines règles de classification traditionnelles. Le dossier de conduite a été le premier affecté, les assureurs ne considérant plus la notion de responsabilité dans leur tarification. Ainsi la majorité des assurés se retrouvent au meilleur dossier, alors que l'expérience de sinistres contredit une telle situation.

Après les dossiers de conduite, ce sont maintenant les classes de conducteurs qui ont fait l'objet des redéfinitions de la part des assureurs. En effet, ces derniers apportent des modifications aux classes telles que définies dans le Plan statistique (voir la section - Classes de conducteurs dans ce chapitre).

Depuis environ 5 ans, les assureurs ont introduit une nouvelle approche de classification, qui est devenue un véritable système parallèle à celui présentement en vigueur. Il s'agit d'une segmentation du marché par des rabais offerts à certaines clientèles-cibles.

Avec les années, ces rabais se sont multipliés et raffinés au point qu'aujourd'hui la majorité des assureurs offrent au moins un rabais. Le tableau 11 donne une indication de cette évolution.

TABLEAU 11

NOMBRE DE RABAIS OFFERTS PAR LES ASSUREURS PRATIQUANT L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC

	1986	1987	1988
* Nombre de manuels de tarifs	90	93	94
Nombre de manuels contenant des rabais	76	81	86
Nombre moyen de rabais	2,7	2,9	3,4

Le nombre de manuels contenant des rabais est passé de 81 à 86 en 1988 et ce pour 94 assureurs ou groupes d'assureurs, soit un de plus qu'en 1987. Le résultat le plus significatif est cependant le nombre moyen de rabais offerts par ces assureurs, qui devient 3,4 rabais par manuel alors qu'il était de 2,9 en 1987, soit une augmentation de 17%.

Le phénomène de tarification avec rabais s'est donc étendu à la majorité des assureurs et de plus, ces derniers en offrent plusieurs types différents par manuel de tarifs. La prochaine section définira les principaux types de rabais, et leur effet sur la prime des assurés concernés sera identifié.

---

* Sur la base d'un manuel de tarifs par assureur ou groupe d'assureurs.

2.4 Les types de rabais

Les rabais offerts aux assurés varient selon les assureurs. Malgré les similitudes qui existent parmi les rabais décrits dans les manuels de tarifs, il n'existe aucune règle précise les régissant. Ainsi chaque assureur agit à sa guise et établit sa politique de rabais selon le segment du marché qu'il vise à percer.

Il n'est donc possible d'obtenir une juste définition des rabais qu'en les regroupant selon leurs caractéristiques principales. Ainsi, sept types principaux peuvent être identifiés et définis comme suit:

Rabais selon l'âge de l'assuré

Ces rabais s'adressent généralement aux assurés des classes 01, 02 03 et 07 *, lesquelles regroupent plus de 80% de l'ensemble des assurés. Ils consistent à subdiviser ces classes en fonction de certains groupes d'âges et à accorder aux assurés un rabais selon qu'ils satisfassent à ces critères d'âge. Ainsi un assureur pourrait accorder un rabais aux assurés âgés de 45 à 54 ans.

En 1988, 78 assureurs offraient un ou plusieurs de ces rabais; de plus le rabais moyen se situait autour de 10% avec des limites minimales et maximales de 3% et 30% respectivement. La grande majorité de ces rabais s'adresse à tous les assurés dont l'âge correspond au critère, quelle que soit leur expérience de conduite. Certains assureurs restreignent l'admission aux assurés qui n'ont pas été responsables d'accidents depuis un certain nombre d'années, alors que certains autres exigent que l'assuré souscrive une couverture complète ou n'ait fait aucune réclamation durant une certaine période.

---

* Voir l'annexe 2 pour une définition de ces classes.

Rabais basés sur l'expérience de réclamations

En 1988, 25 assureurs offraient un rabais aux assurés qui n'ont soumis aucune réclamation, responsable ou non, pendant une certaine période. Ces rabais s'appliquent en grande majorité à toutes les classes d'assurés, sauf parfois à la classe 10 qui regroupe les jeunes conducteurs hommes de 16 à 18 ans, ou la classe 06 pour les conducteurs occasionnels hommes de moins de 25 ans.

La baisse de niveau de primes la plus fréquente est de l'ordre de 10% à 15%. Cependant, ceci peut varier selon les garanties, les territoires et même selon que l'assuré renouvelle ou non sa police avec la même compagnie.

Rabais pour une couverture complète

Plusieurs assureurs, soit 35 en 1988, offrent à leurs assurés une diminution de prime s'ils souscrivent une couverture complète, c'est-à-dire s'ils sont protégés selon les garanties de collision et l'accident sans collision ni versement en plus de la couverture obligatoire de responsabilité civile. Pour la majorité, ces rabais s'appliquent aux assurés de toutes les classes sauf à ceux de la classe 10.

La plupart de ces rabais sont offerts en fonction de l'expérience de réclamations de l'assuré, et ce critère devient alors l'élément déterminant l'accès à ces rabais. Ce dernier est habituellement de l'ordre de 5%.

Rabais lors du renouvellement de la police

Le fait de renouveler sa police d'assurance automobile avec le même assureur permet parfois de jouir d'un rabais offert sur la prime. Ainsi 50 assureurs offraient un tel rabais en 1988 et ce à toutes les classes d'assurés. Ces assureurs ajoutent généralement comme condition que l'assuré présente un bon dossier de conduite (dossier 3 ou mieux). Le niveau moyen de ce rabais se situe autour de 5%, mais il peut aller jusqu'à 20%.

Rabais lorsque l'assuré est une femme

Les assurées de sexe féminin peuvent aussi profiter d'un rabais spécifique. D'ailleurs, 15 assureurs offraient, en 1988, un rabais de l'ordre de 10% à leurs assurés de sexe féminin en autant que ces femmes appartiennent aux classes 01, 02, 03 et 07. L'accès à ce rabais est parfois limité par une condition d'âge; par contre l'expérience de conduite est rarement un critère d'éligibilité.

Rabais pour occupations spécifiques

Certaines catégories d'emplois reçoivent la faveur des assureurs. En effet, 27 assureurs offraient en 1988 un escompte sur la prime de leurs assurés qui avaient des occupations spécifiques. Ainsi les assurés ayant une occupation de type professionnel ou libéral, tels les ingénieurs, médecins et autres, ou un emploi de type administratif ou dans les secteurs gouvernementaux et financiers, de l'éducation et de la santé, sont admissibles à des réductions moyennes de 10% et 15% respectivement.

Ces rabais sont généralement offerts à tous, sauf pour les assurés de la classes 06. Les assurés des classes 08, 10, 11, 12 et 18 sont parfois exclus. L'expérience de conduite est rarement prise en compte lors de l'attribution d'un tel rabais.

Autres rabais

Cette catégorie réunit tous les autres types de rabais offerts par les assureurs, qui ne correspondent à aucun de ceux déjà mentionnés. Ce sont généralement des rabais spécifiques à un ou quelques assureurs seulement.

Par exemple, il y a des rabais pour certaines associations ou regroupements, pour les étudiants, les retraités, les employés de l'assureur et quelques autres. Le niveau de réduction des primes varie selon les cas et selon l'assureur; de plus, d'autres conditions, telle l'expérience de conduite, peuvent être exigées.

En résumé, les rabais offerts aux assurés ont contribué à modifier les règles de classification traditionnelles au point de former un système parallèle de classification. La détermination de la prime qu'un assuré aura à débourser n'est plus faite seulement en vérifiant l'accès aux différents critères de la classification traditionnelle, mais en considérant également les exigences reliées à chacun des rabais.

De plus, les rabais sont privilégiés par les assureurs dans le contexte d'un marché très concurrentiel où les révisions de tarifs sont fréquentes. Par l'entremise des rabais, ils peuvent réagir rapidement aux conditions du marché tout en étant très sélectifs quant à la clientèle visée ou recherchée.

CHAPITRE 3

LA RENTABILITE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC EN 1988

La rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec peut être mesurée en comparant le niveau des primes perçues par les assureurs avec celui des déboursés qu'ils effectuent en regard des sinistres et de leurs frais d'exploitation au cours d'une année donnée. L'excédent ou l'insuffisance des primes sur les coûts constitue le profit ou la perte d'exploitation. Les revenus de placement que feront les assureurs sur les primes perçues viendront affecter ces résultats d'exploitation.

La première section de ce chapitre sera une analyse rétrospective des résultats des opérations en assurance automobile au Québec au cours des dernières années. Les résultats de l'année 1988, estimatifs, seront présentés et analysés, puis mis en parallèle avec ceux des années précédentes. L'expérience par catégories ou types de véhicules au cours des dernières années sera également analysée.

3.1 Les résultats des opérations

Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec n'apparaissent pas tels quels aux états financiers déposés par les assureurs. Ils sont plutôt intégrés aux résultats de l'ensemble des opérations des assureurs portant sur les diverses catégories d'assurances générales qu'ils souscrivent au Québec et ailleurs au Canada.

Il est toutefois possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec lequel, par délégation de l'Inspecteur général, est administré par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.).

Ce plan compile les données relatives aux primes et aux sinistres ainsi que les frais d'exploitation découlant des opérations en assurance automobile au Québec. Ces données sont le point de départ de toute l'analyse présentée dans le chapitre.

Les sinistres

Le G.A.A. compile les données sur les sinistres par semestre sur base de survenance, c'est-à-dire, comme le nom l'indique, sur les sinistres survenus dans un semestre, indépendamment de la date d'émission des polices. Ces données permettent une bonne appréciation de l'évolution du coût des sinistres.

Le tableau 12 fait état de ces plus récentes statistiques sur l'expérience de sinistres en ce qui a trait aux principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme. Cette analyse se limite en premier lieu aux voitures de tourisme, car cette catégorie représente la principale constituante de l'assurance automobile au Québec avec plus de 80% des primes souscrites. L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré est démontrée par semestre pour chacune de ces couvertures. La fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre, les deux éléments du coût des sinistres par véhicule assuré, y sont également présentés.

La consolidation des résultats présentés au tableau 12 pour les deux semestres de 1987 indique que cette année se sera soldée par une hausse du coût des sinistres par véhicule assuré pour les garanties de responsabilité civile et de collision, de l'ordre de 8% et 5% respectivement. Ceci est dû à une augmentation importante du coût moyen par sinistre.

Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, la fréquence chute de 16% en 1987 malgré une tempête de grêle survenue dans la région de Montréal, de moindre importance cependant que celle de 1986. La hausse observée dans la fréquence au deuxième semestre

de 1987 s'explique en partie par les pluies diluviennes qui se sont abattues sur la région de Montréal en juillet. L'impact de ces pluies sur la fréquence n'était toutefois pas aussi important que celui des tempêtes de grêle. L'évolution du coût moyen par sinistre a suivi les mêmes tendances. Globalement, l'année 1987 aura donc connu une diminution importante du coût des sinistres par véhicule assuré pour cette couverture.

Pour le premier semestre de 1988, les indications sont respectivement des augmentations du coût des sinistres par véhicule assuré d'environ 1% et 13% pour les couvertures de responsabilité civile et de collision.

Cette situation est due à une forte augmentation du coût moyen par sinistre, de 7% et 16% respectivement. Il est toutefois intéressant de constater une baisse de 6% et 3% dans la fréquence des sinistres; elle est attribuable à une diminution du nombre d'accidents au premier semestre de 1988, constatée dans les statistiques publiées par la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.) pour cette période.

En ce qui a trait à la garantie d'accident sans collision ni versement, la forte baisse de fréquence au premier semestre de 1988 était prévisible, en raison encore une fois de la grêle de mai 1987.

Les dernières statistiques sur le nombre d'accidents d'automobiles au Québec publiées par la R.A.A.Q. laissent entrevoir que le deuxième semestre de 1988 devrait lui aussi connaître une baisse dans ce nombre, si les résultats disponibles sont comparés à ceux du semestre correspondant de 1987. Globalement, l'année 1988 devrait se solder par une diminution d'environ 3% à 4% dans le nombre d'accidents.

D'autre part, les plus récentes données sur le nombre de véhicules publiées par la R.A.A.Q., ainsi que celles présentées dans la revue de la Banque du Canada, permettent d'estimer l'évolution du nombre de véhicules sur la route. Les projections faites à partir de ces données situent à 5% l'augmentation du parc automobile en 1988.

TABLEAU 12

STATISTIQUES D'EXPERIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME *

SEMESTRE DE SURVENANCE	FREQUENCE DES SINISTRES		COUT MOYEN PAR SINISTRE		COUT DES SINISTRES PAR VEHICULE ASSURE	
	F	% **	$	% **	$	% **
RESPONSABILITE CIVILE						
85-1	10,6	-----	1 187	-----	125,96	-----
85-2	10,4	-----	1 248	-----	129,15	-----
86-1	10,1	- 5,0	1 174	- 1,1	118,37	- 6,0
86-2	10,2	- 1,1	1 271	+ 1,8	130,14	- 0,8
87-1	10,3	+ 1,8	1 293	+10,1	132,61	+12,0
87-2	9,8	- 4,7	1 394	+ 9,7	136,05	+ 4,5
88-1	9,6	- 6,0	1 384	+ 7,0	133,41	+ 0,6
COLLISION						
85-1	8,4	-----	1 766	-----	148,77	-----
85-2	8,7	-----	1 968	-----	170,91	-----
86-1	8,0	- 5,5	1 728	- 2,2	137,58	- 7,5
86-2	8,4	- 5,5	1 925	- 2,2	161,47	- 5,5
87-1	7,9	- 0,3	1 829	+ 5,8	145,24	+ 5,6
87-2	8,0	- 4,5	2 103	+ 9,2	168,48	+ 4,3
88-1	7,7	- 2,6	2 118	+15,8	163,85	+12,8
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
85-1	10,6	-----	670	-----	70,82	-----
85-2	10,7	-----	714	-----	76,56	-----
86-1	15,9	+50,4	821	+22,5	130,61	+84,4
86-2	10,8	+ 0,7	724	+ 1,4	78,21	+ 2,2
87-1	12,7	-19,9	780	- 5,0	99,36	-23,9
87-2	11,2	+ 3,8	788	+ 8,8	88,33	+12,9
88-1	10,7	-16,2	780	-----	83,28	-16,2

* Tirées du Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec, 1er semestre de 1988.

** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

En jumelant la diminution prévue dans le nombre d'accidents à la hausse attendue dans le parc automobile, une estimation de la variation dans la fréquence est obtenue. Il faut donc s'attendre à une baisse pour l'année 1988 dans la fréquence des sinistres pour ce qui est des garanties de responsabilité civile et de collision, de l'ordre de 6% et 4% respectivement.

Cette baisse attendue dans la fréquence des sinistres en 1988 devrait, suivant les résultats du premier semestre démontrés au tableau 12, être accompagnée d'une forte augmentation du coût moyen par sinistre. La hausse prévue pour le deuxième semestre devrait cependant être un peu plus modérée que celle indiquée par les statistiques du premier semestre, amenant des augmentations du coût moyen par sinistre pour les deux garanties de 7% et 12% respectivement pour l'ensemble de l'année 1988. L'effet global des variations de la fréquence et du coût moyen amènera ainsi une hausse du coût des sinistres par véhicule assuré de 1% en responsabilité civile et de 7,5% en collision pour l'ensemble de l'année 1988.

Enfin, en ce qui concerne la garantie d'accident sans collision ni versement, les statistiques des six premiers mois de 1988 indiquent une baisse d'environ 16% du coût des sinistres par véhicule assuré. Il faut donc s'attendre à une baisse importante du coût des sinistres par véhicule assuré pour cette couverture pour l'ensemble de 1988 puisque, comme déjà mentionné, 1987 a connu deux tempêtes: une de grêle et une de pluie. Le coût par véhicule assuré devrait donc revenir à un niveau plus comparable à ce qu'il était aux seconds semestres de 1985 et de 1986.

Les frais d'exploitation

Le Groupement des assureurs automobiles recueille chaque année, en vertu du Plan statistique du Québec, des données relatives aux frais d'exploitation inhérents à la pratique de l'assurance automobile au Québec. Ces données sont recueillies pour le compte de l'Inspecteur général des institutions financières et le G.A.A. les lui transmet. Les plus récentes données ainsi transmises en 1988 portent sur les frais encourus en 1987.

Ces données de l'année 1987 pour l'ensemble des assureurs, de même que les données comparables pour les années précédentes sont illustrées au tableau 13. Les regroupements habituels qui sont faits de ces frais y sont présentés, chacun exprimé en pourcentage des primes souscrites. Cette façon d'exprimer les frais d'exploitation permet de faire ressortir la portion requise des primes pour les couvrir.

TABLEAU 13

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUEBEC

ANNEE	COMMISSIONS	TAXES ET PERMIS*	ADMINISTRATION	TOTAL
	(%)	(%)	(%)	(%)
1983	13,6	3,5	9,9	27,0
1984	13,4	3,3	9,9	26,6
1985	12,5	3,3	10,2	26,0
1986	12,2	3,4	8,9	24,5
1987	11,3	3,3	9,1	23,7

* N'inclut pas la taxe de vente provinciale de 5% applicable à l'assurance automobile.

L'examen du tableau 13 fait ressortir que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté, en 1987, la plus faible proportion des primes souscrites pour les cinq années démontrées. Le total de ces frais représente 23,7% des primes souscrites en 1987.

Ce résultat provient principalement d'une diminution appréciable des commissions en proportion des primes. Deux facteurs viennent expliquer cette baisse: une baisse des commissions, surtout contingentes, versées aux intermédiaires et une légère augmentation de la part de marché des assureurs opérant au direct.

Les analyses effectuées en regard des modifications apportées par les assureurs à leurs manuels de tarifs permettent de s'attendre à ce que les frais d'exploitation augmentent légèrement en 1988 sans modifier substantiellement la proportion qu'ils accaparent des primes souscrites.

Les résultats des opérations

C'est donc à partir des données sur les sinistres et sur les frais d'exploitation qui viennent d'être présentées, et sur la base des primes, également compilées par le Plan statistique du Québec, que furent évalués les résultats illustrés au tableau 14. Ceux-ci sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui, comme il a déjà été mentionné, est la principale constituante de l'assurance automobile privée, et les autres types de véhicules assurés, tels les véhicules utilitaires et ceux des agriculteurs.

TABLEAU 14

RESULTATS DES OPERATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC

(EN MILLIONS DE $)

	1984	1985	1986	1987	1988*	1984-1988
1. Primes souscrites						
- Voitures de tourisme	818	868	1023	1142	1209	5060
- Autres véhicules	173	204	251	269	273	1170
- Total	991	1072	1274	1411	1482	6230
2. Primes acquises						
- Voitures de tourisme	829	838	946	1086	1173	4872
- Autres véhicules	175	187	229	258	272	1121
- Total	1004	1025	1175	1344	1445	5993
3. Sinistres**						
- Voitures de tourisme	590	745	839	906	962	4042
- Autres véhicules	136	153	164	171	191	815
- Total	726	898	1003	1077	1153	4857
4. Frais d'exploitation						
- Voitures de tourisme	218	226	251	271	293	1259
- Autres véhicules	46	53	61	64	66	290
- Total	264	279	312	335	359	1549
5. Profit (Perte)***						
- Voitures de tourisme	21	-133	-144	-91	-82	-429
- Autres véhicules	-7	-19	4	23	15	16
- Total	14	-152	-140	-68	-67	-413
6. Ratio de (5) sur (2) (%)						
- Voitures de tourisme	3	-16	-15	-8	-7	-9
- Autres véhicules	-4	-10	2	9	6	1
- Total	1	-15	-12	-5	-5	-7

* Les résultats de l'année 1988 sont estimatifs.

** Incluant tous les frais de règlement des sinistres.

*** Profit (perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires.

Les résultats des opérations de l'année 1988 présentés au tableau 14 sont en partie estimatifs car, au moment de la production du présent rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des six premiers mois de cette année étaient disponibles. L'estimation du niveau des primes et des sinistres de la seconde moitié de 1988 a été faite à partir des tendances observées dans les plus récentes statistiques d'expérience, en ligne avec les hypothèses d'évolution dans les coûts qui ont été posées et qui seront explicitées au chapitre 4.

Une estimation du niveau des frais d'exploitation pour l'année 1988 a également dû être faite car, tel que mentionné précédemment, les plus récentes données disponibles à cet égard sont celles de 1987. C'est ainsi que l'hypothèse a été posée que ces frais représenteront 24,2% des primes souscrites en 1988 par rapport à 23,7% en 1987. Cela est équivalent à assumer que 24,2 cents par dollar de prime souscrite seront nécessaires pour couvrir les frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation des autres années ont aussi été calculés en proportion des primes souscrites, à partir des montants déclarés par les assureurs en vertu du Plan statistique. La proportion ainsi déclarée a été appliquée de façon uniforme à l'assurance des voitures de tourisme et à celle des autres types de véhicules même si, en réalité, cette proportion peut varier selon les catégories de l'assurance automobile. Les assureurs ne détaillent pas aussi précisément leurs frais d'exploitation.

Le premier constat qui doit être fait à l'examen du tableau 14 est que les assureurs ont encouru des pertes d'exploitation dans leurs opérations en assurance automobile au Québec en 1988. L'estimation obtenue est à l'effet que ces pertes, moins importantes que celles subies en 1985 et 1986, se chiffreront toutefois à environ 67 millions de dollars, soit 5% des primes acquises. Ce montant est équivalent aux pertes encourues en 1987. C'est l'assurance des voitures de tourisme avec des pertes de l'ordre de 82 millions de dollars qui donne lieu à ce résultat, l'assurance de l'ensemble des autres types de véhicules générant un léger profit de 15 millions de dollars.

En analysant l'évolution au cours des dernières années des résultats présentés au tableau 14, il faut se rappeler, tel qu'il a été vu dans les rapports précédents sur la tarification, que le haut niveau de rentabilité atteint en 1983 avait permis aux assureurs de réduire les tarifs en 1984, et ce malgré une importante hausse des coûts.

Les assureurs affichèrent en 1984 un léger profit d'opération, mais la hausse du coût des sinistres s'est poursuivie en 1985 et fut accompagnée d'un mouvement à la baisse dans les tarifs jusqu'à l'automne de cette même année. C'est ainsi qu'une augmentation d'environ 25% du montant des sinistres, jumelée à une faible hausse de 2% des primes acquises, a contribué à une détérioration très importante de la rentabilité en 1985. En fait, cette année-là, les assureurs ont encouru des pertes de 15% des primes acquises, représentant un déboursé de 1,15 $ en sinistres et frais d'exploitation par dollar de prime acquise.

La hausse du niveau des tarifs qui a débuté à l'automne 1985 s'est poursuivie en 1986 et, jumelée à l'augmentation du volume d'assurance, a contribué à hausser les primes souscrites de façon substantielle, soit d'environ 19%. Quant aux primes acquises, on le sait, elles reflètent avec un certain décalage l'évolution des primes souscrites. L'augmentation en a donc été quelque peu inférieure, mais elle aussi substantielle, soit de l'ordre de 15%.

Les primes acquises sont calculées en fonction des primes souscrites, au prorata de la durée écoulée à une date donnée en fonction du terme de la police. Elles représentent la proportion des primes souscrites ayant été utilisée pour apporter une protection aux assurés. Ainsi, la prime d'une police annuelle souscrite le 1er octobre 1988 est acquise à 25% au 31 décembre de cette même année, alors que la balance de cette prime souscrite sera acquise en 1989. Le montant total des primes acquises (1 445 milliard $) au 31 décembre 1988 tel que présenté au tableau 14 provient donc en partie de primes souscrites en 1987 et en partie de primes souscrites en 1988.

Le tableau 14 permet de constater que cette hausse importante des primes acquises en 1986 a permis aux assureurs d'améliorer quelque peu la rentabilité de leurs affaires par rapport à 1985, les pertes passant d'un pourcentage des primes acquises de 15% en 1985 à 12% en 1986. Ce résultat découle en fait d'une augmentation moindre dans le coût total des sinistres que dans le montant des primes acquises, ces premiers n'ayant été en hausse cette année-là que de 12% malgré la survenance d'une importante tempête de grêle.

En 1987, l'augmentation des primes souscrites a été plus faible qu'en 1986 mais, dans l'ensemble, le scénario ressemble beaucoup à ce qui s'est produit en 1986: hausse assez substantielle des primes acquises et augmentation plus faible du montant des sinistres. Cette hausse des primes acquises était due en partie à la forte augmentation des primes souscrites en 1986, compte tenu du décalage normal dans leur acquisition. L'augmentation plus modérée dans les sinistres, pour sa part, provenait de l'effet combiné d'une légère baisse dans leur fréquence et d'une hausse modérée du coût moyen par sinistre.

Pour 1988, l'augmentation des primes souscrites aura été beaucoup plus faible que celles enregistrées au cours des deux années précédentes; en fait elle se situera à environ 5%. De plus, les primes acquises auront crû à un rythme à peu près équivalent à celui des sinistres, soit respectivement pour l'un et l'autre de 8% et de 7%. La hausse des primes souscrites aura été due à une légère augmentation dans les tarifs, jumelée à une hausse du volume des affaires équivalente à celles des années précédentes. L'augmentation dans les sinistres, pour sa part, proviendra également de la hausse du volume des affaires, mais aussi d'une augmentation du coût moyen par sinistre supérieure à la baisse attendue dans la fréquence des sinistres.

Cela produira donc un ratio des pertes d'exploitation sur les primes acquises de 5% pour 1988, soit un résultat équivalent à celui obtenu en 1987. Il y a lieu de souligner que le résultat attendu correspond à un rapport des sinistres et frais de règlement aux primes acquises de 80%

qui, ajouté aux frais d'exploitation, produit un ratio total d'exploitation de 105% des primes acquises.

Le tableau 14 démontre de plus les résultats obtenus pour les cinq dernières années combinées. Ceci permet de constater que, pour la période allant de 1984 à 1988, les assureurs ont encouru un déboursé moyen de 1,07 $ en sinistres et frais d'exploitation pour chaque dollar de prime acquise par les assureurs. Il faut préciser ici que ce résultat est dû à l'assurance des voitures de tourisme, puisqu'il y a presque parité entre les primes et les coûts pour l'assurance des autres types de véhicules. Enfin, il y a lieu de mentionner qu'un rapport des sinistres et frais de règlement aux primes acquises de 81% sous-tend ce résultat et que, en y ajoutant les frais d'exploitation, un ratio total d'exploitation de 107% relativement aux primes acquises est obtenu.

Il est important de souligner que les résultats qui ont été analysés dans la présente section ne reflètent pas complètement la rentabilité des opérations en assurance automobile. Ils ne tiennent pas compte des intérêts que les assureurs réalisent sur les revenus de primes qui sont généralement perçus un certain temps avant qu'ils soient requis pour couvrir les déboursés. Ils ne tiennent pas non plus compte de l'impôt ni de la réassurance cédée. L'impôt aura généralement tendance à diminuer la profitabilité des assureurs mais, lors d'années de pertes techniques importantes, pourra amenuiser leur effet par le biais de récupérations. La réassurance cédée a comme objet principal de protéger les assureurs contre les variations trop importantes de leur expérience en sinistres et ainsi de les préserver de fluctuations marquées dans leur rentabilité.

Il faut également noter, par ailleurs, que d'autres revenus de placements encore plus importants sont réalisés par les assureurs, soit ceux que rapportent chaque année leurs avoirs propres ou surplus. Ces revenus s'ajoutent aux profits ou aux pertes d'exploitation de l'assurance automobile et des autres catégories d'assurances générales dans lesquelles les assureurs font affaire. Ce sont ces revenus qui permettent d'éponger des pertes d'exploitation d'une certaine ampleur lorsqu'elles

surviennent, comme celles des années 1985 et 1986 en assurance automobile. C'est donc dire que la rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec aura été, en définitive, meilleure que celle obtenue pour chacune des années présentées au tableau 14.

En terminant, il y a lieu de préciser que les résultats qui viennent d'être analysés sont ceux de l'ensemble des opérations en assurance automobile au Québec, donc représentatifs de l'expérience de l'ensemble des assureurs. La rentabilité des opérations de chaque assureur aura varié, évidemment, en fonction des particularités de sa propre expérience.

3.2 La rentabilité par type de véhicules

L'analyse de la rentabilité qui a été effectuée à la section 3.1 portait sur l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec. Des résultats ont été présentés pour l'année 1988 et les années précédentes et ce, de façon distincte pour l'assurance des voitures de tourisme et pour celle de tous les autres types de véhicules regroupés. L'assurance des voitures de tourisme a fait l'objet d'une attention particulière, car elle représente plus de 80% des primes souscrites annuellement.

Bien que la proportion des primes souscrites annuellement pour tous les autres types de véhicules représente moins de 20% du total, il apparaît intéressant d'examiner de plus près le comportement des résultats dans ces autres catégories de l'assurance automobile au cours des dernières années.

L'évolution des résultats d'expérience de ces catégories au cours d'une période donnée peut être analysée afin de faire ressortir les variations que chacune d'entre elles a connues au cours de cette période. Il est alors également possible d'effectuer une comparaison entre les catégories. Enfin, cela permet d'obtenir une indication quant à la rentabilité de l'assurance pour chaque type de véhicules.

Les résultats d'expérience de la plupart des autres catégories de l'assurance automobile seront analysés dans cette section. Les données statistiques les plus récentes qui sont disponibles ont trait à l'année 1987, soit la dernière année complète pour laquelle le G.A.A. a publié un rapport statistique portant sur l'ensemble des autres catégories.

Le tableau 15 présente la proportion des primes souscrites au Québec pour toutes les catégories de l'assurance automobile pour l'année 1987 et pour l'ensemble de la période de cinq ans s'échelonnant de 1983 à 1987. Des termes génériques y ont été utilisés pour définir les différentes catégories. Cela répond à un besoin de simplicité et reflète également le fait que des regroupements ont dû être effectués dans certains cas pour pallier à une faible proportion des primes souscrites.

L'examen du tableau 15 permet de constater que les proportions des primes souscrites dans chaque catégorie se rapportant à l'année 1987 ne diffèrent pas de façon significative de celles correspondant à la moyenne de période de cinq ans. Il faut toutefois signaler en 1987 une plus forte proportion des catégories "Véhicules utilitaires" et "Voitures de tourisme", la part des autres catégories s'en retrouvant quelque peu amoindrie.

Il est à noter qu'il n'y a que cinq catégories pour lesquelles la proportion des primes souscrites est supérieure à 1%. Deux catégories supplémentaires se rajoutent à ce constat si le pourcentage est réduit à un demi de 1%. Ainsi, pour des fins de crédibilité ou de fiabilité statistique, seuls les résultats d'expérience des catégories représentant au moins cette dernière proportion du marché seront analysés. Les données relatives à la catégorie des "Voitures de tourisme" seront présentées à titre de référence.

TABLEAU 15

PROPORTION DES PRIMES SOUSCRITES AU QUEBEC
SELON LES DIFFERENTES CATEGORIES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

CATEGORIE	1987 (%)	1983 - 1987 (%)
Voitures de tourisme	82,3	82,0
Véhicules utilitaires	8,7	8,2
Camions	2,4	2,6
Garages	2,4	2,3
Motocyclettes	1,5	1,8
Agriculteurs	0,8	0,9
Taxis et limousines	0,7	0,8
Autobus	0,4	0,4
Motoneiges	0,2	0,2
Autres véhicules publics	0,1	0,1
Corbillards et ambulances	0,1	0,1
Autres	0,4	0,6
Total	100,0	100,0

Le rapport sinistres et frais de règlement en fonction des primes acquises par catégorie d'assurance automobile, pour une année donnée, fournit une bonne indication en ce qui a trait au total des résultats d'exploitation par catégorie. En effet, d'une part, le coût des sinistres représente, et de loin, la principale composante des déboursés d'un assureur et, d'autre part, sauf exception, les frais d'exploitation en pourcentage des primes pour l'ensemble des assureurs faisant affaire dans une catégorie ne varient pas significativement, en moyenne, par catégorie, sauf en ce qui a trait à celle des "Taxis et limousines". Les quelques assureurs qui souscrivent ce type de véhicules, principalement des assureurs utilisant la souscription directe, ont, en moyenne, un niveau de frais d'exploitation beaucoup plus bas que celui de l'ensemble du marché.

Le tableau 16 illustre les rapports des sinistres et frais de règlement aux primes acquises au cours des dernières années pour les catégories d'assurance qui satisfont au critère établi précédemment. Il y a lieu de rappeler ici que les plus récentes données disponibles pour l'ensemble des catégories ont trait à l'année 1987. Les résultats qui apparaissent au tableau sont consignés dans le Rapport statistique sur l'assurance automobile de 1987, lequel est publié par le G.A.A..

Certaines constatations ressortent de l'analyse du tableau 16. Tout d'abord, il est intéressant de souligner que la catégorie "Camions" a affiché le meilleur rapport des sinistres aux primes pour l'année 1987. Le ratio obtenu de 53% est significativement plus bas que ceux des autres catégories présentées dans ce tableau. Pour la période de cinq ans, cependant, le taux de sinistres de 72% encouru par cette catégorie se situe un peu plus près de la moyenne pour l'ensemble qui est de 77%. Le rapport des sinistres aux primes de 112% réalisé en 1984 témoigne cependant que les résultats des "Camions" ont passablement varié d'une année à l'autre.

TABLEAU 16

RAPPORT DES SINISTRES SUR LES PRIMES PAR
CATEGORIE D'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC

CATEGORIE	1983	1984	1985	1986	1987	1983 - 1987
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Voitures de tourisme	57	71	89	89	84	78
Véhicules utilitaires	61	68	78	68	65	68
Camions	80	112	76	57	53	72
Garages	56	83	89	82	84	80
Motocyclettes	59	67	78	67	60	67
Agriculteurs	52	69	87	87	78	73
Taxis et limousines	65	92	95	95	101	90
Total (incluant toutes les autres catégories)	57	72	88	85	81	77

Il est également intéressant de constater que la catégorie "Taxis et limousines" est celle qui a connu le rapport sinistres/primes le plus élevé en 1987, tout comme en 1986 et 1985. Le ratio est un peu plus bas, soit 90% pour la période de 1983 à 1987, mais demeure tout de même le plus élevé de toutes les catégories pour cette période.

Il faut cependant préciser que les frais d'exploitation des assureurs qui souscrivent dans la catégorie des "Taxis et limousines" sont, tel que mentionné précédemment, plus bas que ceux de l'ensemble des assureurs.

Les rapports des sinistres et frais de règlement aux primes acquises pour les autres types de véhicules ont varié passablement en 1987, soit de 60% pour les "Motocyclettes" à 84% pour la catégorie "Garages". C'est une constatation qui démontre quelle importance peut avoir la variation dans les résultats d'expérience se rapportant aux diverses catégories de l'assurance automobile pour une année donnée.

La variation dans les résultats est également très importante pour certaines catégories à l'intérieur de la période de 1983 à 1987. Ce fait a déjà été mentionné pour la catégorie des "Camions" pour laquelle les rapports des sinistres aux primes ont varié de 53% à 112% durant cette période. Les rapports ont également varié passablement pour les catégories "Garages" et "Agriculteurs", soit de 56% à 89% et de 52% à 87% respectivement. Enfin, il y a lieu de mentionner que la variation a été plus modérée pour les catégories "Véhicules utilitaires" et "Motocyclettes" au cours de la période de référence et ce, malgré les résultats plus élevés de l'année 1985.

Les résultats moyens sur cinq ans (1983-1987), par catégorie, illustrés au tableau 16, montrent une variation moindre entre les catégories que celle constatée par catégorie pour chacune des années prises séparément. Le meilleur rapport moyen des sinistres et frais de règlement aux primes acquises est de 67% et a été affiché par le type de véhicule "Motocyclettes". Exception faite des "Taxis et limousines" qui présentent

un rapport moyen de 90% pour la période de cinq ans, le ratio le plus élevé aurait été celui qu'a connu la catégorie "Garages", soit 80%.

Il serait intéressant de jumeler à ce constat les résultats des frais d'exploitation par catégorie d'assurance automobile. Cela n'est cependant pas possible car, tel que mentionné à la première section de ce chapitre, les assureurs ne détaillent pas aussi précisément la déclaration de leurs frais d'exploitation en vertu du Plan statistique du Québec. Tout ce qu'il est possible d'obtenir actuellement, c'est la moyenne des frais encourus par les assureurs faisant affaire dans une catégorie donnée plutôt que le niveau lui-même des frais se rattachant à une catégorie.

En appliquant uniformément aux rapports sinistres et frais de règlement aux primes acquises obtenus par catégorie pour la période de 1983 à 1987, le niveau moyen des frais d'exploitation pour toutes les catégories combinées au cours de cette période, une estimation des résultats totaux d'exploitation par catégorie est obtenue. Malgré qu'il puisse y avoir des différences dans le niveau des frais par catégorie, cela ne devrait pas affecter de façon significative les conclusions qui ont trait à la rentabilité des diverses catégories, exclusion faite de celle des "Taxis et limousines" qui peut comporter des frais moins élevés.

Le niveau moyen des frais d'exploitation en assurance automobile encourus par les assureurs au cours de la période de 1983 à 1987 se situe à près de 25,5% des primes souscrites pour ces cinq années. Ce pourcentage moyen a été obtenu en pondérant par les primes souscrites, telles qu'elles figurent dans le Rapport statistique du G.A.A., la proportion des frais d'exploitation illustrée au tableau 13 pour chacune de ces années.

Ainsi, cela signifie que toutes les catégories affichant des rapports des sinistres et frais de règlement en fonction des primes acquises de moins de 74,5% ont été rentables pour les assureurs au cours de la période de cinq ans. En appliquant ces chiffres aux résultats du tableau

16, il est possible de constater que les catégories véhicules utilitaires, camions, motocyclettes et agriculteurs auraient dégagé des profits d'exploitations pour les assureurs durant cette période.

Il faut cependant préciser encore ici que ce constat ne tient pas compte des revenus d'intérêt que les assureurs réalisent sur les entrées de primes, pas plus que de l'aspect réassurance cédée et d'autres considérations qui pourraient améliorer ou affecter la situation. Ainsi, le niveau de rentabilité atteint par toutes les catégories a probablement été supérieur à ce qui ressort des énoncées présentés à cette section.

Il y a lieu de préciser, en terminant, que les résultats par type de véhicules ont trait à l'ensemble des assureurs faisant affaire dans chaque catégorie. La rentabilité des opérations de chaque assureur par catégorie aura varié, bien sûr, en fonction des particularités de sa propre expérience et de son niveau de frais d'exploitation.

Les résultats démontrés à ce chapitre laissent cependant entrevoir que les assureurs auront, d'une façon générale, retiré de légers profits de leurs affaires d'assurance automobile en 1988. Sans avoir fait d'étude exhaustive des revenus de placement et des autres considérations qui pourraient affecter la rentabilité, il est en effet permis de croire que ces éléments permettront aux assureurs d'éponger les légères pertes d'exploitation encourues en 1988.

Le chapitre 4, qui suit, porte sur l'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de l'année 1988. Pour ce faire, le niveau moyen des primes sera comparé à l'estimation des coûts pour les polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Cette évaluation, prospective, permettra d'expliquer en partie les résultats d'opération en 1988, mais également de dégager les perspectives pour 1989.

CHAPITRE 4

LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUEE A LA FIN DE 1988

L'étude du fondement de la tarification en assurance automobile consiste à vérifier les bases mêmes de cette tarification, c'est-à-dire à vérifier le niveau des primes en relation avec les coûts de l'assurance.

Pour ce faire, le niveau des primes exigées par les assureurs selon leur tarification en vigueur à la fin de 1988 sera d'abord évalué comparativement à celui des primes exigées à la fin de 1987. Ceci permettra d'analyser l'évolution des primes moyennes exigées au cours de 1988 et de faire ressortir les écarts dans les primes entre les assureurs. L'évolution des coûts de l'assurance automobile au Québec sera ensuite étudiée à partir des développements encourus au cours des dernières années, afin d'estimer leur niveau à la date où ils seront encourus.

L'analyse du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1988 fera l'objet de la dernière partie du chapitre. Le niveau moyen des primes exigées sera alors comparé à l'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation des polices qui seront émises en vertu de cette tarification.

Il convient de mentionner que l'analyse effectuée dans ce chapitre ne porte uniquement que sur la catégorie des voitures de tourisme. En effet, comme il a été noté au chapitre 1, les affaires relatives à ce type de véhicules représentent plus de 80% des primes perçues en assurance automobile au Québec, et sont celles qui présentent le plus d'intérêt pour l'ensemble des conducteurs québécois.

4.1 L'évolution du niveau des primes

L'analyse de l'évolution du niveau des primes exigées par les assureurs est faite à partir de l'étude du dernier manuel de tarifs que chacun d'entre eux a déposé auprès de l'Inspecteur général des institutions financières et dont l'entrée en vigueur est au plus tard le 1er novembre 1988. L'hypothèse que ces tarifs demeureront en vigueur pour une période d'un an a été posée afin de garder l'argumentation aussi simple que possible.

L'évaluation des primes moyennes de chaque assureur est effectuée en tenant compte des caractéristiques propres à la distribution de ses assurés. Cette distribution est déterminée à partir de ses plus récentes statistiques d'expérience et d'indications additionnelles quant à leur évolution en 1988. Les primes moyennes exigées pour l'ensemble de l'industrie sont obtenues par une pondération de celles de chacun des assureurs en fonction de leur part de marché.

Les changements apportés par les assureurs à leur tarification au niveau de chacun des 20 territoires seront d'abord analysés par garantie ainsi que pour une couverture complète d'assurance des voitures de tourisme.

Tarification par garantie et territoire

La comparaison des primes moyennes exigées par territoire selon les tarifs en vigueur au 1er novembre de chaque année est reproduite au tableau 17. Ce tableau présente les primes moyennes pour une couverture de responsabilité civile, protection obligatoire en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, pour celles de collision et d'accident sans collision ni versement, ainsi que pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme.

Les résultats du tableau 17 démontrent que la prime moyenne exigée au Québec à la fin de 1988 pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme est de 496 $, alors que celle de la garantie de responsabilité civile est de 167 $. Les primes des garanties de collision et d'accident sans collision ni versement sont de 222 $ et 107 $ respectivement.

Ce niveau de prime moyenne pour une couverture complète, 496 $, est en hausse d'environ 6% par rapport au niveau de prime, 468 $, exigé en 1987. Il est bon de souligner que cette augmentation fait suite à une hausse en 1987 par rapport à 1986 d'environ 3% et à une autre de 11% en 1986 par rapport à 1985.

La hausse de cette année peut être expliquée d'une part par une légère augmentation des tarifs appliquée par les assureurs pour suivre celle des coûts et d'une autre part par l'évolution du groupe de tarification moyen des véhicules assurés, alors que celle enregistrée en 1987 résultait presque exclusivement de ce dernier facteur.

Le résultats du tableau 17 permettent aussi de constater que les primes de tous les territoires ont connu des augmentations. Il existe cependant un certain écart dans l'ordre de grandeur de ces augmentations, la plus forte augmentation pour la couverture complète, soit 14%, se retrouvant aux Iles-de-la-Madeleine (territoire 850), alors que les plus faibles augmentations, 3%, dans les territoires 843 et 829, soit dans la Beauce et au Nord du Québec.

Les variations observées au tableau 17 pour la garantie de responsabilité civile sont, dans la majorité des cas, légèrement différentes de celles observées pour la couverture complète. C'est ainsi que la prime du territoire 804 augmente de 6% alors que celle pour une couverture complète a subi une augmentation de 9%. La prime du territoire 861 a augmenté de 7% en responsabilité civile, alors que celle de la couverture complète a augmenté de 5%.

TABLEAU 17

PRIMES MOYENNES EXIGEES AU QUEBEC PAR TERRITOIRE

TERRITOIRES		Responsabilité civile 1987 $	1988 $	Variation* %	Collision 1987 $	1988 $	Variation* %
REGION DE MONTREAL	804	209	221	+6	251	277	+10
	821	180	185	+3	219	234	+ 7
	822	187	195	+4	227	244	+ 7
	823	177	178	+1	216	228	+ 6
	824	158	162	+3	199	215	+ 8
	825	173	179	+3	212	225	+ 6
REGION DE QUEBEC	806	137	141	+3	169	180	+ 7
	826	132	135	+3	164	172	+ 5
HULL	802	170	175	+3	206	214	+ 4
SUD DU QUEBEC	807	124	131	+6	177	191	+ 8
	827	124	133	+7	176	189	+ 7
	815	130	136	+5	183	195	+ 7
N. DE MONTREAL/OUTAOUAIS	808	142	149	+5	200	214	+ 7
MAURICIE	828	131	139	+6	184	195	+ 6
GASPESIE, BAS-DU-FLEUVE,	842	137	143	+4	226	234	+ 4
BEAUCE	843	123	128	+4	196	202	+ 3
NORD DU QUEBEC	829	159	163	+3	222	230	+ 4
CHICOUTIMI / LAC-ST-JEAN	860	156	162	+4	215	225	+ 5
ABITIBI / TEMISCAMINGUE	861	139	149	+7	227	237	+ 4
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	167	185	+11	256	304	+19
ENSEMBLE DU QUEBEC		160	167	+4	208	222	+ 7

* Variation en pourcentage de la prime de 1998 par rapport à celle de 1987

TABLEAU 17

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC PAR TERRITOIRE

TERRITOIRES		ASCNV*			Couverture complète		
		1987	1988	Variation**	1987	1988	Variation**
		$	$	%	$	$	%
REGION DE MONTREAL	804	138	156	+13	598	654	+9
	821	119	131	+10	518	550	+6
	822	121	132	+ 9	535	571	+7
	823	116	122	+ 5	509	529	+4
	824	98	105	+ 7	455	482	+6
	825	114	123	+ 8	499	527	+6
REGION DE QUEBEC	806	76	81	+ 7	382	402	+5
	826	73	77	+ 5	369	385	+4
HULL	802	100	106	+ 6	476	496	+4
SUD DU QUEBEC	807	69	72	+ 4	368	395	+7
	827	68	74	+ 9	368	396	+8
	815	70	74	+ 6	383	405	+6
N. DE MONTREAL/OUTAOUAIS	808	84	84	0	426	447	+5
MAURICIE	828	76	76	0	391	409	+4
GASPESIE, BAS-DU-FLEUVE, BEAUCE	842	79	83	+ 5	442	460	+4
	843	73	72	- 1	392	402	+3
NORD DU QUEBEC	829	115	119	+ 3	496	512	+3
CHICOUTIMI / LAC-ST-JEAN	860	110	115	+ 5	481	503	+5
ABITIBI / TEMISCAMINGUE	861	122	128	+ 5	488	514	+5
ILES-DE-LA-MADELEINE	850	107	115	+ 7	530	604	+14
ENSEMBLE DU QUEBEC		100	107	+ 7	468	496	+6

* Accident sans collision ni versement

** Variation en pourcentage de la prime de 1988 par rapport à celle de 1987

Une telle situation reflète, du moins en partie, le fait qu'à l'intérieur d'un même territoire, les coûts des sinistres de chacune des garanties ne connaissent pas nécessairement la même évolution. A titre d'exemple les événements de nature catastrophique survenus dans la région de Montréal en 1987 reflètent cette évolution différente, à l'intérieur d'un même territoire, des coûts de la garantie d'accident sans collision ni versement par rapport aux deux autres garanties. C'est ainsi que la prime de responsabilité civile de ce territoire a augmenté de 6%, celle de collision de 10% et celle d'accident sans collision ni versement a subi une hausse de 13% en 1988. La concurrence, plus ou moins forte selon le territoire, que se livrent les assureurs a aussi un impact sur l'évolution du niveau des primes.

Les primes et les coûts d'expérience des 20 territoires ont été comparés au chapitre 2. Il fut constaté que certains territoires étaient tarifés de façon plus conservatrice que d'autres par les assureurs. La majorité d'entre eux, soit les territoires 826, 828, 842, 843, 829, 860 et 861, ont subi des hausses de primes pour la couverture complète moins importantes que celles de l'ensemble du Québec. Il faut voir en cela une réaction des assureurs au fait que leur rentabilité dans ces territoires était déjà, en 1987, meilleure que dans les autres territoires. Par contre le territoire 850, se retrouvant parmi ceux où les assurés payaient de façon relative des primes plus élevées que les coûts, a quand même subi une importante hausse de primes en 1988.

Primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs

Le tableau 17 indique que le niveau moyen des primes exigées par les assureurs a augmenté en 1988. Cette hausse observée dans les primes depuis 1987 est cependant loin d'être uniforme; elle a varié tel que vu précédemment selon le territoire et les garanties souscrites, de même que selon l'assureur et le type d'assuré.

La hausse d'environ 6% du niveau des primes exigées pour une couverture complète dans l'ensemble du Québec est plutôt due à l'effet combiné de la réaction des assureurs face à l'augmentation du coût des sinistres par véhicule assuré et à une hausse du groupe moyen des véhicules assurés. Les données du tableau 12 à la page 42 démontrent l'augmentation du coût des sinistres.

Les données publiées par la R.A.A.Q. concernant les véhicules sur la route démontrent une tendance à un rajeunissement du parc automobile depuis 1985, engendrée par un fort niveau de vente de véhicules neufs. La revue de la Banque du Canada indique, pour 1988 encore, un niveau élevé de ventes de véhicules neufs. Les projections faites à partir de ces derniers résultats permettent de croire que la tendance au rajeunissement du parc automobile devrait continuer en 1988. Comme il a été décrit au chapitre 2, plus un véhicule est récent, plus le groupe de tarification qui lui est attribué est élevé. La conséquence d'un rajeunissement du parc automobile assuré est donc une hausse du niveau des primes.

Ce qui est important de retenir de cette analyse de l'évolution des primes est que la relative stabilité des tarifs en 1987 a été suivie par une légère augmentation en 1988. En fait, le niveau moyen des tarifs n'a presque pas évolué en 1987, et n'a que peu augmenté en 1988. La hausse du groupe de tarification moyen des véhicules assurés a donc été responsable de la quasi-totalité de l'augmentation du niveau des primes en 1987, et de plus de la moitié cette année.

Différences entre les assureurs

Le calcul des primes moyennes exigées par chaque assureur a permis d'apprécier l'évolution du niveau de ces primes par garantie et territoire. Il permet également d'analyser les différences entre les assureurs.

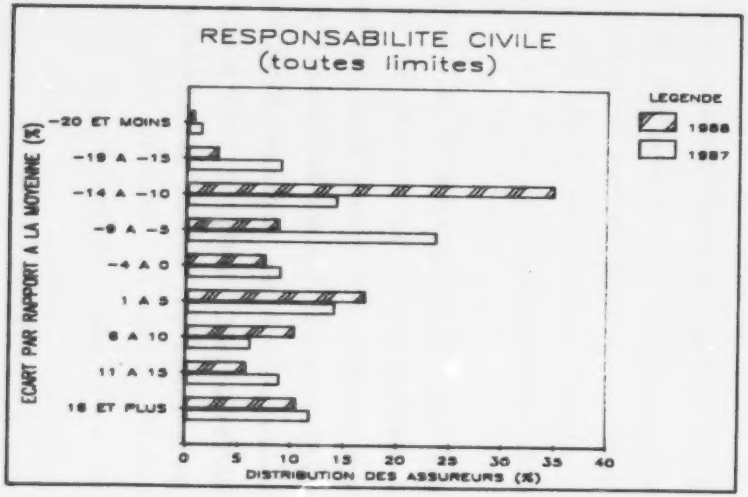
Le tableau 18 montre la distribution des assureurs selon leur part de marché en fonction du niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs. Ces résultats sont illustrés pour les trois principales garanties, soit la responsabilité civile, la collision et l'accident sans collision ni versement, ainsi que pour la couverture complète d'assurance des voitures de tourisme. L'annexe 3 illustre de façon précise les résultats ayant servi à la représentation graphique.

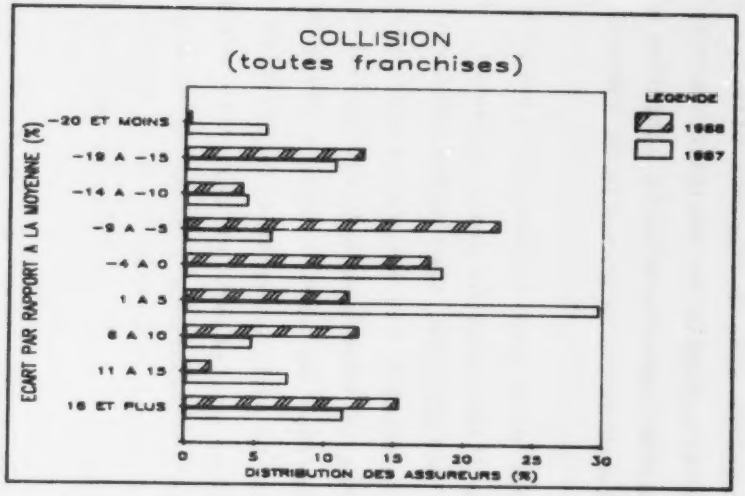
L'analyse de ces résultats permet d'observer, pour la couverture complète, une baisse de la concentration des primes des assureurs autour de la prime moyenne du Québec. En effet la proportion des assureurs dont les primes moyennes exigées pour les trois garanties combinées se situent à l'intérieur d'un intervalle de $\pm$5% de la prime moyenne de l'industrie est passée de 38% en 1987 à 29% en 1988. Par ailleurs, la proportion des assureurs dont la prime de couverture complète est à $\pm$15% de la moyenne de l'industrie est demeurée sensiblement la même que l'an dernier, soit 83% pour 1987 comparativement à 82% pour 1988.

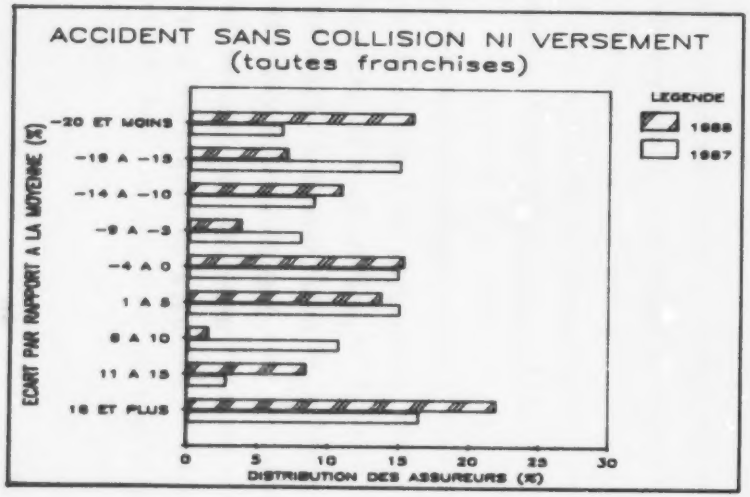
Cette diminution de la concentration des primes des assureurs à $\pm$5% de la prime moyenne de la couverture complète résulte principalement de celle de la garantie de collision puisque la concentration des primes des deux autres garanties est demeurée équivalente à l'an dernier. Selon les calculs réalisés, la part de marché des assureurs dont la prime de collision se situe dans un intervalle de $\pm$5% de la prime moyenne, de 48% qu'elle était en 1987, a diminué significativement en 1988 pour atteindre environ 30%. Ce sont principalement les assureurs dont la prime était légèrement supérieure à la prime moyenne de la garantie de collision qui ont le plus contribué à cette importante diminution de la concentration des primes autour de la moyenne. La part de marché des assureurs dont la prime était moins de 5% supérieure à la prime moyenne est en effet passée de 30% en 1987 à 12% en 1988.

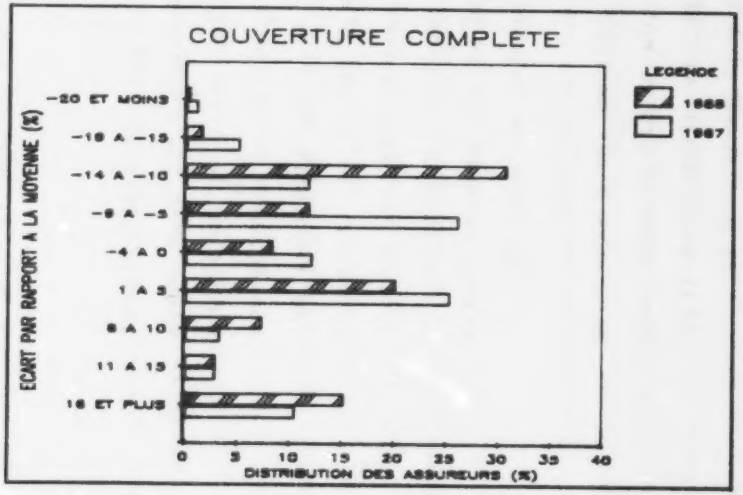
TABLEAU 18

DISTRIBUTION DES ASSUREURS, EN FONCTION DE LEUR PART DE MARCHE, SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES EXIGEES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS.









Il y a ainsi plus de diversité dans les primes offertes aux assurés qu'il y en avait en 1987, et la garantie de collision en est la cause. Ceci porte à croire qu'une partie importante de la concurrence entre les assureurs s'est exercée au niveau de cette garantie en 1988.

De fait, le rajeunissement déjà noté du parc automobile a une conséquence directe sur la demande d'assurance de cette garantie. La garantie de collision, n'étant pas obligatoire, est habituellement recherchée surtout par les assurés qui possèdent les véhicules plus récents que la moyenne. Le volume d'affaires en hausse dans cette garantie, noté dans les résultats du Plan statistique du Québec depuis 1985, n'est qu'une conséquence du rajeunissement du parc automobile, et fait de la garantie collision le principal champ de croissance en assurance automobile. Il n'est donc pas surprenant que les assureurs y aient apporté une attention particulière en 1988.

4.2 L'estimation des coûts des sinistres et des frais d'exploitation

L'évaluation du fondement de la tarification en assurance automobile représente l'analyse de la suffisance des primes exigées par rapport aux coûts qui surviendront en regard des polices émises relativement à cette tarification. La section précédente a traité du niveau des primes. Les coûts de l'assurance seront maintenant analysés.

La tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1988 est entrée en vigueur en moyenne vers le milieu de l'année et il est estimé qu'elle sera en vigueur pendant un an. C'est donc dire, en prenant comme hypothèse une distribution uniforme dans l'année des souscriptions et des sinistres, que ces derniers surviendront en moyenne un an après la date d'entrée en vigueur de la tarification. Juillet 1989 devient ainsi la date de référence pour les projections qui seront effectuées.

L'estimation de ces coûts est basée sur les données statistiques d'expérience des assureurs recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec, décrites et analysées au chapitre précédent. L'analyse de ces données mène à l'établissement d'hypothèses quant aux coûts des sinistres et aux frais d'exploitation engendrés par les polices émises en vertu des tarifs en vigueur.

Ces hypothèses devront considérer l'influence de facteurs d'ordre économique, social, climatique et autres sur l'évolution des coûts. Malgré qu'il soit difficile de déterminer exactement leurs effets, il est possible, dans la majorité des cas, d'évaluer leur influence de façon raisonnable.

Le tableau 12 illustre l'évolution des plus récentes statistiques relatives aux coûts des trois principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme.

Les projections seront d'abord faites à partir de ces données pour les garanties de responsabilité civile et de collision, en considérant séparément la fréquence et le coût moyen des sinistres. Cette procédure sera ensuite répétée pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

Fréquence des sinistres de responsabilité civile et de collision

La fréquence des sinistres des garanties de responsabilité civile et de collision a fluctué quelque peu au cours des cinq dernières années. Après avoir connu des hausses consécutives en 1984 et 1985, la fréquence des sinistres a par la suite présenté deux années successives de baisses, en 1986 et 1987. Le tableau 12 démontre l'évolution de ces deux dernières années par semestre. Plusieurs facteurs ont pu influencer la baisse survenue en 1986 et 1987 dont, notamment, l'attribution de peines de plus en plus sévères reliées aux infractions au Code de la sécurité routière dont l'application a débuté en décembre 1985.

Le premier semestre de 1988 a connu une relative stabilité du nombre d'accidents survenus sur les routes du Québec. Cette stabilité est démontrée par les statistiques d'accidents publiées par la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.). En tenant compte d'un accroissement du nombre de véhicules dans le parc automobile à un taux annuel de 5%, les données du tableau 12 démontrent des baisses de la fréquence de sinistres de l'ordre de 6% pour la garantie de responsabilité civile et de 3% pour la garantie de collision pour le premier semestre de 1988 par rapport au semestre correspondant de 1987.

Les données du G.A.A. ne sont pas encore disponibles pour le deuxième semestre de 1988 mais, tel que noté au chapitre 3, le nombre d'accidents durant ce semestre diminuera ce qui, en considérant l'augmentation prévue du nombre de véhicules sur la route, fera diminuer la fréquence des sinistres pour ce semestre.

Globalement, les données de la R.A.A.Q., disponibles jusqu'au mois de novembre 1988, permettent de prévoir une légère diminution dans le nombre d'accidents pour l'ensemble de l'année ce qui, de concert avec l'augmentation de 5% prévue dans le parc automobile, entraînera une baisse de la fréquence des sinistres pour l'ensemble de 1988. Cette baisse a été évaluée à 6% pour la garantie de responsabilité civile et à 4% pour la garantie de collision.

L'estimation du niveau de la fréquence pour 1989 est basée sur des éléments plus incertains. La fréquence des sinistres de ces deux garanties aura alors diminué pendant trois années consécutives, soit 1986, 1987 et 1988, atteignant un niveau très bas par rapport à sa moyenne historique. D'un autre coté les habitudes de conduite prises par les conducteurs en raison de l'application du Code de la sécurité routière devraient être des acquis qui contribueront à garder la fréquence d'accidents à un niveau relativement bas.

Dans cette optique et sur la base des statistiques et considérations précédentes, l'hypothèse que la fréquence d'accidents va augmenter légèrement en 1989 a été retenue. Plus précisément, il est prévu qu'elle augmentera d'environ 1% pour les garanties de responsabilité civile et de collision.

Coût moyen par sinistre de responsabilité civile et de collision

L'évolution du coût moyen par sinistre est influencée, tout comme celle de la fréquence, par des facteurs d'ordre économique. D'autres éléments, tels le type de fabrication des véhicules, le coût des pièces de remplacement ainsi que le taux horaire des garages exercent également un impact sur sa progression.

Les données du tableau 12 montrent l'évolution du coût moyen par sinistre au cours des derniers semestres. Ces données démontrent que le coût moyen a fortement augmenté en 1987 après s'être maintenu à un niveau stable en 1986. Dans les faits, le coût moyen par sinistre a augmenté d'environ 10% pour la garantie de responsabilité civile et d'environ 8% pour la garantie de collision.

Ces données indiquent de plus une forte augmentation du coût moyen par sinistre des deux garanties pour le premier semestre de 1988 par rapport au semestre correspondant en 1987. L'analyse des récentes données statistiques sous-tendent l'hypothèse que cette tendance continuera, quoiqu'à un degré moindre, au deuxième semestre. Ainsi, le coût moyen par sinistre des garanties de responsabilité civile et de collision devrait augmenter de 7% et de 12% respectivement, pour l'ensemble de 1988.

En fait l'expérience passée permet de croire que le coût moyen, qui est composé principalement des coûts de pièces d'automobiles et des salaires des employés de garage devrait à long terme augmenter d'une façon légèrement supérieure à l'inflation. En supposant cette tendance

pour 1989, l'estimé retenu est que le coût moyen par sinistre de chacune des garanties de responsabilité civile et de collision augmentera de 6% en 1989.

Accident sans collision ni versement

L'évolution du coût des sinistres par véhicule assuré de cette garantie doit être envisagée de façon différente de celle des deux autres garanties. En effet, les sinistres de cette garantie sont causés par le vol, le vandalisme, le bris de glace et autres, plutôt que par des accidents de la route.

La survenance de sinistres de nature catastrophique en 1986 et 1987 a eu comme effet de perturber l'évolution du coût des sinistres de la garantie d'accident sans collision ni versement. Ces événements devraient avoir un impact significatif sur l'évolution de la fréquence et du coût moyen de cette garantie en 1988 puisqu'il n'est pas survenu de tels événements. En principe, cet impact se fera ressentir plus fortement sur l'évolution de la fréquence que sur celle du coût moyen.

Les résultats du premier semestre de 1988 présentés au tableau 12 sont révélateurs d'un tel impact en indiquant une diminution de 16% de la fréquence et une stabilité du coût moyen par rapport au premier semestre de 1987. Ces variations devraient entraîner pour l'ensemble de l'année 1988, une diminution d'environ 11% de la fréquence et une augmentation d'environ 3% du coût moyen par rapport à 1987.

Pour 1989, en assumant qu'aucun autre événement de nature catastrophique ne surviendra, l'hypothèse retenue est que la fréquence demeurera stable tandis que le coût moyen augmentera de 5% par rapport à 1988. La fréquence demeurera ainsi, comme en 1988, à un niveau comparable à celui qu'elle avait avant la survenance des sinistres de nature catastrophique. Le coût moyen par sinistre devrait, sur la base de son évolution

historique, croître d'un pourcentage légèrement inférieur à celui des deux autres garanties, plus près du taux d'inflation.

Frais d'exploitation

Le chapitre précédent décrivait l'évolution des principales composantes des frais d'exploitation qui, avec les coûts des sinistres, forment les coûts de l'assurance. L'hypothèse qui a été retenue quant à leur niveau est que le total de ces frais représentera, en 1988, 24,2% des primes souscrites. Les frais d'exploitation augmenteront donc légèrement par rapport au taux de 23,7% encouru en 1987. En 1989, le rapport des frais d'exploitation sur les primes souscrites représentera un taux équivalent à celui de 1988.

Il ne faut donc pas anticiper, au cours de ces deux années, des variations significatives dans les différentes composantes des frais d'exploitation. Le pourcentage des commissions se maintiendra à un niveau équivalent à celui de 1987, soit à un niveau nettement inférieur aux pourcentage encourus dans les années antérieures. Cette diminution pourrait être expliquée par une baisse du taux de commissions chez certains assureurs qui souscrivent par courtiers, ainsi que par une représentation de plus en plus importante dans le marché d'assureurs qui souscrivent au direct, c'est-à-dire sans courtier. Ce changement pourrait également permettre d'expliquer en partie la légère hausse anticipée dans le pourcentage des frais d'administration.

En effet, les commissions, les taxes et les permis, ainsi que les frais d'administration représenteront respectivement, en 1988 et 1989, 11,5%, 3,4% et 9,3% des primes souscrites. Le tableau 13 de la page 44 permet de comparer ces pourcentages à ceux encourus au cours des dernières années.

En résumé, les hypothèses décrites dans cette section représentent l'évolution prévue du coût des sinistres par véhicule assuré jusqu'à juillet 1989 qui, tel que décrit à la page 68, est la date où la projection de ces coûts doit être fixée afin d'évaluer le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1988.

Dans les faits, la fréquence des sinistres des garant es de responsabilité civile et de collision diminuera de 6% et 4% respectivement pour l'année 1988, tandis qu'elle augmentera de 1% pour ces deux garanties en 1989.

Quant au coût moyen par sinistre, il augmentera de 7% et 12% respectivement en 1988 tandis qu'il augmentera du même pourcentage pour les garanties de responsabilité civile et de collision en 1989, soit de 6%.

L'évolution des résultats de la garantie d'accident sans collision ni versement reflétera en 1988 et 1989 l'élimination de l'effet des sinistres de nature catastrophique. L'hypothèse que la fréquence diminuera de 11% en 1988 et demeurera stable en 1989 a donc été émise. Le coût moyen par sinistre, pour sa part, augmentera de 3% en 1988 et de 5% en 1989. Quant aux frais d'exploitation, ils représenteront 24,2% des primes souscrites en 1988 et en 1989.

Des informations plus détaillées sur la méthodologie utilisée ainsi qu'un résumé des principales hypothèses de projection des coûts sont présentés à l'annexe 4.

L'étape finale de l'évaluation du fondement statistique des tarifs, soit la comparaison des primes exigées aux coûts estimés correspondants, est l'objet de la section suivante.

4.3 Le fondement de la tarification

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs a pour but de projeter les résultats d'opération qui s'en dégageront. Cette analyse est faite en comparant le niveau moyen des primes à l'estimation des coûts des polices qui seront émises en vertu de cette tarification. Les deux premières sections de ce chapitre ont traité de l'évaluation de ces éléments.

Il est important de rappeler ici que la tarification ainsi analysée est celle constatée dans les manuels en vigueur au 1er novembre 1988. Elle ne tient donc pas compte des modifications apportées aux tarifs après cette date.

Il faut encore souligner que cette évaluation du fondement de la tarification au 1er novembre 1988 prend pour acquis qu'elle demeurera en vigueur pour une période d'un an. Cette tarification est, si l'on considère l'ensemble des assureurs, entrée en vigueur en juillet 1988 en moyenne. L'hypothèse veut qu'elle le restera jusqu'en juillet 1989. Cette hypothèse ne se révélera pas tout à fait exacte, car certains assureurs, dont quelques-uns parmi les plus importants, ont déjà apporté des modifications à leurs tarifs depuis le 1er novembre et d'autres le feront probablement en 1989. Elle a néanmoins été retenue pour les fins de ce rapport.

La tarification analysée pour l'ensemble des assureurs s'appliquera donc surtout à des polices qui auront été émises dans la seconde moitié de 1988 et au premier semestre de 1989; les coûts des sinistres provenant de ces polices se répercuteront principalement sur les résultats de l'année 1989.

C'est dans cette optique que le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs au 1er novembre 1988 a été évalué. Le tableau 19 présente les résultats de cette évaluation en comparant les primes

moyennes exigées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. La comparaison entre les primes et les coûts est faite par garantie pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec.

Par garantie

Les données du tableau 19 révèlent que la prime moyenne exigée au Québec, à la fin de 1988, était de 8% inférieure aux coûts estimés pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. La même comparaison effectuée l'an dernier montrait que la prime moyenne était de 9% inférieure au coût estimé.

Cette légère diminution de l'insuffisance s'explique par l'évolution des primes et des coûts décrite et analysée dans les deux premières sections de ce chapitre, démontrant depuis 1987 une augmentation pratiquement identique autant dans le niveau des primes exigées par les assureurs, que dans celui des coûts estimés.

L'insuffisance observée de la prime sur les coûts dans l'ensemble du Québec se retrouve également dans chacune des garanties. Les primes sont ainsi inférieures aux coûts de 11% en responsabilité civile, de 6% en collision, et de 9% en accident sans collision ni versement. Ces résultats démontrent que chacune des couvertures contribue à la déficience du niveau moyen des primes sur les coûts.

La comparaison effectuée au rapport de l'an dernier entre les primes et les coûts pour l'ensemble du Québec révélait un déficit de 9% pour la couverture complète, composé d'insuffisances de 14%, 5% et 8% pour chacune des trois garanties étudiées. Les primes et les coûts étaient alors de 160 $ et 185 $ pour la responsabilité civile, de 208 $ et 219 $ pour la collision et de 100 $ et 109 $ pour l'accident sans collision ni versement.

TABLEAU 19

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMES POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS
VOITURES DE TOURISME

Territoires	R.C.* (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		A.S.C.N.V.** (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Ecart (%)
804	221 $	274 $	277 $	299 $	156 $	191 $	654 $	764 $	-14
821	185	203	234	233	131	139	550	574	- 4
822	195	227	244	244	132	142	571	614	- 7
823	178	202	228	234	122	135	529	570	- 7
824	162	176	215	236	105	102	482	513	- 6
825	179	205	225	243	123	138	527	586	-10
806	141	165	180	197	81	89	402	452	-11
826	135	137	172	181	77	67	385	385	0
802	175	193	214	228	106	98	496	519	- 4
807	131	155	191	209	72	81	395	445	-11
827	133	141	189	210	74	77	396	429	- 8
815	136	152	195	217	74	84	405	453	-11
808	149	161	214	251	84	97	447	509	-12
828	139	134	195	180	76	70	409	384	+ 7
842	143	142	234	255	83	75	460	472	- 3
843	128	128	202	208	72	69	402	404	0
829	163	140	230	248	119	114	512	501	+ 2
860	162	168	225	244	115	101	503	514	- 2
861	149	151	237	256	128	128	514	534	- 4
850	185	193	304	296	115	111	604	600	+ 1
Ensemble du Québec	167	188	222	237	107	117	496	542	
Ecart (%)***	-11%		- 6%		- 9%		- 8%		

* Responsabilité civile

** Accident sans collision ni versement

*** Ecart en pourcentage entre la "prime moyenne" et le "coût estimé"

Ces résultats, comparés à ceux du tableau 19 de cette année, montrent de légères détériorations dans les relations entre les primes et les coûts des garanties de collision et d'accident sans collision ni versement. En collision, où l'insuffisance de primes est passée de 5% à 6%, le niveau des primes est passé de 208 $ à 222 $ alors que les coûts ont augmenté de 219 $ à 237 $, reflétant des hausses, déjà notées, dans le coût moyen par sinistre.

Pour ce qui est de la garantie d'accident sans collision ni versement, une hausse du niveau des primes, de 100 $ à 107 $, comparable à celle des coûts, de 109$ à 117 $, a gardé l'insuffisance de cette garantie à un niveau presque identique à celui de l'année dernière.

L'insuffisance des primes de la garantie de responsabilité civile s'est améliorée en passant de 14% à 11%, en raison du niveau des primes qui est passé de 160 $ à 167 $, alors que les coûts ont peu augmenté, de 185 $ à 188 $.

Par territoire

Toujours en se référant au tableau 19, il est manifeste que la situation d'insuffisance dans les primes par rapport aux coûts de l'ensemble du Québec s'applique de façon très différente par territoire. La présentation faite au chapitre 2 des territoires de tarification du Québec peut être utilisée afin de bien visualiser les descriptions et analyses qui suivent.

C'est ainsi que l'insuffisance des tarifs de huit des vingt territoires est significativement moins importante que celle de l'ensemble du Québec; deux d'entre eux, les territoires 828 et 860, soit les régions de la Mauricie et des Iles-de-la-Madeleine, démontrent même un écart positif entre les primes et les coûts. Ces huit territoires, soit 826, 828, 842, 843, 829, 860, 861 et 850, parmi les moins populeux, ont été décrits au

chapitre 2 comme faisant partie de ceux où, indépendamment de la suffisance des tarifs de l'ensemble du Québec, les assureurs exigeaient dans le passé des primes plus élevées que les coûts. Cette situation n'est donc pas nouvelle et a d'ailleurs été notée l'an dernier.

Il faut cependant noter que les raisons qui sous-tendent les moins grandes insuffisances, ou la suffisance dans le cas des territoires 828 et 850, des tarifs de ces territoires ne sont pas les mêmes pour chacun d'entre eux. Quatre d'entre eux, les territoires 826, 828, 842 et 843, amènent des coûts sensiblement moins élevés que ceux de l'ensemble, tandis que leurs primes, plus basses que la moyenne, en sont moins éloignées. Par ailleurs, les territoires 829, 860 et 861 subissent des coûts d'un ordre de grandeur équivalent à l'ensemble, alors que leurs primes sont sensiblement plus élevées que la prime moyenne. Le territoire 850, pour sa part, obtient des coûts relativement élevés par rapport à l'ensemble, alors que sa prime est beaucoup plus élevée que la prime moyenne.

Les 12 autres territoires dont les primes et les coûts sont illustrés au tableau 19 montrent des insuffisances allant de 4% à 14% pour une couverture complète, qui rejoignent le 8% d'insuffisance noté pour l'ensemble du Québec.

Les écarts dans les suffisances observées des primes de chaque territoire pour la couverture complète sont encore plus prononcés selon chacune des garanties. Il est en effet constaté que, pour la responsabilité civile, les primes du territoire 829 sont suffisantes de 16%, alors que celles du territoire 804 sont insuffisantes de 19%.

Les écarts dans les suffisances des deux autres garanties sont tout aussi importants. En collision, la suffisance des tarifs va de -15% (territoire 808) à +7% (territoire 828) alors qu'en accident sans collision ni versement, les écarts vont de -18% (territoire 804) à +15% (territoire 826).

Il y a donc des différences importantes dans les pratiques de tarification des assureurs dans chaque territoire qui ne semblent pas être appuyées totalement par les différences de coûts qu'on y retrouve. Cette situation est encore plus remarquable par garantie que pour une couverture complète d'assurance à l'intérieur d'un territoire donné.

Les résultats des territoires 828 et 804, démontrés au tableau 19, sont représentatifs d'une telle situation. Le territoire 828, tel que noté, est celui qui affiche la plus grande suffisance des primes pour une couverture complète par rapport aux coûts, soit 7%. Les primes de collision et d'accident sans collision ni versement présentent des suffisances importantes, alors que la prime de responsabilité civile n'est que marginalement suffisante. Par contre au territoire 804, qui est un des territoires affichant la plus forte insuffisance de primes pour une couverture complète, soit 14%, les primes de responsabilité civile et d'accident sans collision ni versement présentent des insuffisances significativement plus importantes que la moyenne du Québec, alors que les primes de collision démontrent des insuffisances comparables à la moyenne du Québec.

Il est à noter que les taux de suffisance des primes décrits ci-haut ne sont pas démontrés spécifiquement au tableau 19, mais peuvent être identifiés par un calcul de l'écart en pourcentage entre les primes des territoires et garanties mentionnés et les coûts estimés correspondants.

Les résultats décrits précédemment démontrent que la moyenne des assureurs n'établissent pas nécessairement le niveau des primes de la façon la plus exacte possible par rapport aux coûts, tant par territoire que par garantie à l'intérieur de chaque territoire. La concurrence qui existe entre les assureurs explique en grande partie cette situation.

Il est cependant important de mentionner que ces résultats peuvent être très différents d'un assureur à l'autre. Les insuffisances de tarifs présentées au tableau 19 et décrites ci-haut ne sont pas celles que chacun des assureurs faisant affaire en assurance automobile au

Québec obtiendra de sa tarification. Chaque assureur subit en effet des coûts qui lui sont propres et ajuste le niveau des primes qu'il exige de ses assurés en fonction de ses coûts et de la concurrence qui prévaut dans le marché.

Quoi qu'il en soit, en considérant l'ensemble des assureurs, il faut conclure que les fortes différences notées ci-dessus dans les suffisances des primes par rapport aux coûts de chaque garantie et territoire indiquent que les assureurs n'établissent pas le niveau des primes seulement en fonction des coûts. En effet, tel que mentionné auparavant, les tarifs de certains territoires sont, année après année, établis d'une façon plus conservatrice par les assureurs. C'est d'ailleurs habituellement dans ceux-ci qu'on retrouve les plus grandes différences entre les suffisances des primes de chaque garantie. Le fait que ces territoires soient parmi les moins populeux n'est certainement pas étranger à la situation. Il est aisé de concevoir que le peu de volume-primes que les assureurs peuvent en retirer les amène à moins s'y concurrencer.

Les tarifs de voitures de tourisme de l'ensemble des assureurs sont donc insuffisants de 8%, comparativement à 9% en 1987. Une telle insuffisance ne peut être considérée alarmante car, lorsque les revenus de placement sur les primes et les autres facteurs pouvant affecter la rentabilité sont pris en considération, les assureurs devraient retirer un léger profit de leurs affaires de 1988. Si, tel que décrit au présent chapitre, les coûts des sinistres augmentent modérément en 1989, il est peu probable que l'ensemble des assureurs apportent des hausses substantielles à leurs tarifs durant cette année.

CONCLUSION

Les analyses effectuées ont permis de constater que l'offre d'assurance était abondante en 1988 alors que pas moins de 140 assureurs pratiquaient l'assurance automobile, et que la concurrence était omniprésente dans le marché de l'assurance automobile au Québec, particulièrement pour les voitures de tourisme.

Les assureurs à contrôle québécois ont encore été parmi les plus dynamiques, détenant près de la moitié du marché au début de 1988. On compte maintenant six assureurs ou groupes d'assureurs situés au Québec parmi les 15 plus importants, comparativement à cinq l'an dernier.

Les assureurs ont encore accru en 1988 l'utilisation qu'ils font des règles non traditionnelles de classification des assurés alors que 86 des 94 assureurs pratiquant l'assurance des voitures de tourisme, soit 91% d'entre eux, offrent en moyenne 3,4 rabais chacun. En 1987, 87% des assureurs, c'est-à-dire 81 sur 93, offraient en moyenne 2,9 rabais chacun.

L'utilisation des rabais par les assureurs est donc un véritable système parallèle de classification, qui supplante les règles traditionnelles. Les assureurs ont ainsi encore accru en 1988 l'utilisation de rabais basés sur l'expérience de réclamations de l'assuré, rabais qui sont équivalents à la reconnaissance d'un système sans égard à la faute. D'autre types de rabais ont été privilégiés par les assureurs cette année; ces rabais tendent à subdiviser encore plus le marché afin de permettre aux assureurs de viser le plus précisément possible la clientèle qu'ils recherchent.

L'année 1988 aura été marquée par une légère diminution dans le nombre d'accidents d'automobiles qui, combinée à une augmentation importante du parc automobile, résultera en des baisses de 6% et 4% respectivement des fréquences des sinistres des voitures de tourisme pour les

garanties de responsabilité civile et de collision. Le coût moyen des sinistres de ces mêmes garanties sera à la hausse, de 7% et 12% respectivement. Le coût des sinistres par véhicule assuré de chacune d'entre elles aura donc augmenté de 1% et 7% respectivement. En ce qui concerne la couverture d'accident sans collision ni versement, la survenance de sinistres de nature catastrophique en 1986 et 1987 est venue fortement perturber les tendances observées dans le passé. Les facteurs d'évolution prévus pour 1988 reflètent ainsi l'élimination de ces sinistres du coût des sinistres par véhicule assuré. Quant à 1989, les coûts de cette garantie devraient reprendre une évolution plus normale.

Les primes exigées par les assureurs ont augmenté d'environ 6% en 1988 comparativement à 3% l'an dernier, répondant à une légère accélération dans l'augmentation des coûts. L'insuffisance de leur tarification est ainsi demeurée à un niveau équivalent à celle de l'an dernier, soit 8% à la fin de 1988, comparativement à 9% pour une couverture complète d'assurance des voitures de tourisme en 1987.

Les assureurs automobiles privés subiront encore des pertes d'exploitation en 1988. Ces pertes, de l'ordre de 67 M $, sont d'un montant équivalent à celles encourues en 1987 et représentent 5% des primes acquises, ce qui implique qu'ils auront à débourser 1,05 $ par dollar de prime acquise en 1988. Les pertes sont, encore cette année, concentrées au niveau des voitures de tourisme puisque les résultats des autres types de véhicules démontreront un léger excédent.

Ces pertes d'exploitation subies en 1988 par les assureurs seront compensées par les revenus de placement sur les primes et autres sources de revenus dont disposent les assureurs exerçant dans le domaine de l'assurance automobile.

Par conséquent, l'industrie de l'assurance automobile au Québec aura dans l'ensemble affiché un léger profit en 1988 et, compte tenu de la forte concurrence que se livre les assureurs, les hausses dans les primes exigées devraient être modérées en 1989.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISES A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC.
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION.
ANNEXE 3	DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGEES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS
ANNEXE 4	NOTES TECHNIQUES SUR L'EVALUATION DES COUTS ESTIMES

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISES A PRATIQUER
L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUEBEC (AU 30 NOVEMBRE 1988)

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
L'ABITIBIENNE, Société mutuelle d'assurance générale	Amos, Québec
Société mutuelle d'assurance générale des APPALACHES	St-Pierre-Baptiste Québec
Société mutuelle d'assurance générale de BAGOT	St-Liboire, Québec
BEAUCE, Société mutuelle d'assurance générale	Beauceville est, Québec
La Compagnie d'assurance BELAIR	Montréal, Québec
BELLECHASSE, Société mutuelle d'assurance générale	St-Gervais, Québec
Les BOIS-FRANCS, Société mutuelle d'assurance générale	Warwick, Québec
Assurances générales des CAISSES DESJARDINS INC.	Lévis, Québec
CANASSURANCE, Compagnie d'assurances générales Inc.	Montréal, Québec
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Les CLAIRVOYANTS, Compagnie d'assurance générale Inc.	St-Césaire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de COMPTON-SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPERANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de DEUX-MONTAGNES	St-Benoît Mirabel, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
DORCHESTER, Société mutuelle d'assurance générale	Sainte-Claire, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de l'EST	Bic, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTREAL	Montréal, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUEBEC	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de FRONTENAC	Lac Mégantic, Québec
GORE générale, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE-RICHELIEU, Compagnie d'assurance	Granby, Québec
Le GROUPE KAMOURASKA, Société mutuelle d'assurance générale	St-Pascal, Québec
L'INDUSTRIELLE-ALLIANCE compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-JEAN	Notre-Dame d'Hébertville, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-PIERRE	Baie-du-Febvre, Québec
LAURENTIENNE AGRICOLE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
LAURENTIENNE GENERALE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
La LEVISIENNE-ORLEANS, Société mutuelle d'assurance générale	St-Romuald d'Etchemin, Québec
L'ISLET, Société mutuelle d'assurance générale	St-Jean-Port-Joli, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
LOTBINIERE, Société mutuelle d'assurance générale	Laurier-Station, Québec
La MAURICIENNE, Société mutuelle d'assurance générale	St-Narcisse, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de MONTMAGNY	Montmagny, Québec
L'OUTAOUAIS, Société mutuelle d'assurance générale	St-André-Avellin, Québec
La PORTNEUVIENNE, Société mutuelle d'assurance générale	St-Basile-de-Portneuf, Québec
Les PRAIRIES, Société mutuelle d'assurance générale	St-Edouard-de-Napierville, Québec
PROVINCES UNIES compagnie d'assurances	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du comté de RIVIERE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Québec
Société mutuelle d'assurance générale du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
Société mutuelle d'assurance générale de SHAWVILLE	Shawville, Québec
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIETE MUTUELLE DE REASSURANCE du Québec	Ste-Foy, Québec
SOCIETE NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
SOULANGES, Société mutuelle d'assurance générale	St-Clet, Québec
SSQ, Société d'assurances générales Inc.	Ste-Foy, Québec
STANSTEAD-ORFORD, Société mutuelle d'assurance générale	Coaticook, Québec
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUEBEC

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
UNION QUEBECOISE, Compagnie d'assurances générales Inc.	Trois-Rivières, Québec
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance générale, VAL ST-FRANCOIS	Windsor, Québec
VALMONT, Société mutuelle d'assurance générale	Waterloo, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUEBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
ANGLO Canada General Insurance Company	London, Ontario
La Compagnie d'assurances COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE compagnie d'ASSURANCES générales	Toronto, Ontario
PAFCO, Compagnie d'assurances Limitée	Toronto, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Co. Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIE	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS ET L'INCENDIE DU CANADA	Toronto, Ontario
ADVOCATE general, Compagnie d'assurance du Canada	Winnipeg, Manitoba
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Markham, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA-VIE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
The CANADIAN SURETY Company	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GENERALE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CASUALTY DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CENTURY du Canada	Vancouver, Colombie-Britannique
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Winnipeg, Manitoba
CHATEAU compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHUBB du Canada compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CIGNA du Canada compagnie d'assurance	Scarborough, Ontario
La CITADELLE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances COMMONWEALTH	Vancouver, Colombie-Britannique
CONSTITUTION du Canada compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CORNHILL du Canada	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Compagnie d'assurance COSECO	Guelph, Ontario
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance EATON	Toronto, Ontario
ECONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'EQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FEDERATED, Compagnie d'assurance DU CANADA	Winnipeg, Manitoba
La FEDERATION compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
GAN CANADA Compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GENERAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	St-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax, Nouvelle-Ecosse
Compagnie d'assurance HARTFORD DU CANADA	Willowdale, Ontario
La Compagnie d'assurances HERALD	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
L'INDEMNITE compagnie canadienne	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LAURENTIENNE compagnie d'assurance de dommages du Canada	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
La LONDON ET MIDLAND compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances la METROPOLITAINE	Toronto, Ontario
La METROPOLITAINE GENERALE, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI ET ROUVILLE	Frelighsburg, Québec
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
PHOENIX, Compagnie d'assurances DU CANADA	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMERIQUE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Scarborough, Ontario
La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du QUEBEC	Montréal, Québec
La ROYALE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SECURITE, Compagnie d'assurances générales du Canada	Lévis, Québec
La SECURITE NATIONALE compagnie d'assurances	Montréal, Québec
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
SUN ALLIANCE compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
SYMONS compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TORONTO générale	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
Compagnie d'assurance TRAFALGAR DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto, Ontario
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-neuve
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance USF&G du Canada	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurance WELLINGTON	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
ALLSTATE, Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Markham, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMERICAINE	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
AMERICAN MUTUAL LIABILITY Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL FIRE Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE REPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
La Compagnie d'assurance l'ANGLAIS-AMERICAINE Ltée	Gloucester, Angleterre	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINGENCY Ltée	Londres, Angleterre	Hamilton, Ontario
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances FEDERALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND	Novato, California	Toronto, Ontario
GAN incendie accidents Compagnie française d'assurances et de réassurances incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurances GENERALES D'AMERIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
La Compagnie d'assurance HANOVER	Worcester, Massachusetts	Toronto, Ontario
HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Willowdale, Ontario
La Compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres(Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance-incendie du NIAGARA	New York, New York	Toronto, Ontario
La NORMAN compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Scarborough, Ontario
Compagnie d'assurance NORTH AMERICAN	Greenwich Connecticut	Toronto Ontario
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Scarborough, Ontario
PROGRESSIVE Casualty Insurance Company	Beachwook, Ohio	Willowdale, Ontario
La PRUDENTIELLE compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance SAINT PAUL	Saint Paul, Minnesota	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

(suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurance SECURITE DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Toronto, Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
TOKIO, Compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, Compagnie d'INDEMNITE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITE, Compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Scarborough, Ontario
La Compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokyo, Japon	Scarborough, Ontario
ZURICH compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

1. Les territoires de tarification

Le Plan statistique du Québec divise le Québec en vingt zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément.

Zone 804 Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.

Zone 821 Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.

Zone 822 L'Ile-Jésus.

Zone 823 Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.

Zone 824 Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Saint-Jean, Soulanges, Vaudreuil.

Zone 825 La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division de Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois des Fillions, Lafontaine, Lorraine, New-Glasgow, Rosemère, Saint-Antoine des Laurentides, Saint-Jérôme, Saint-Louis de Terrebonne, Sainte-Anne des Plaines, Sainte-Sophie, Sainte-Thérèse, Sainte-Thérèse (Bouchard) camp militaire, Sainte-Thérèse Ouest et Terrebonne.

Zone 806 La division de recensement Québec.

Zone 826 Les divisions de recensement Charlevoix-Est, Charlevoix-Ouest, Lévis, Montmorency no. 1, Montmorency no. 2 et Portneuf.

Zone 802 Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Zone 807 Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.

Zone 827 Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.

Zone 815 Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Sainte-Hyacinthe, Shefford et Yamaska.

Zone 808 Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802) Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau (sauf la partie comprise dans la zone 802), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825).

Zone 828 Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

Zone 842 Les divisions de recensement Bonaventure, Gaspé-Est, Gaspé-Ouest, Matane, Matapédia et Rimouski.

Zone 843 Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.

Zone 829 Les divisions de recensement Saguenay et Territoire-du-Nouveau-Québec.

Zone 860 Les divisions de recensement Chicoutimi, Lac Saint-Jean Est et Lac Saint-Jean Ouest.

Zone 861 Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.

Zone 850 La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

2. Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs se réfère dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

PROMENADE SEULEMENT

Classe 01:*

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule ne sert pas pour aller au travail.
- Le kilométrage ne doit pas dépasser 16 000 kilomètres par an.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans, ** ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.
- Pas plus de deux conducteurs ** par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 02:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule, utilisé pour aller au travail et en revenir, ne fait pas plus de 16 kilomètres par trajet.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,** ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.

---

* Voir définition de la classe 06.

** A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

Classe 02:* (suite)

- Pas plus de deux conducteurs,** par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 03:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

Classe 04:

- Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

AFFAIRES ET PROMENADE

Classe 07:

- Le conducteur principal a 25 ans et plus.

CONDUCTEURS OCCASIONNELS HOMME DE MOINS DE 25 ANS

Classe 06:

- La présence d'un conducteur occasionnel homme de moins de 25 ans doit faire l'objet d'une déclaration supplémentaire portant sur la classe 06 lorsque le conducteur principal est tarifé en vertu de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

---

* Voir définition de la classe 06.

** A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE MOINS DE 25 ANS

Classe 08:*

- Homme marié: Age: 20 ans et moins.

Classe 09:

- Homme marié: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

Classe 10:

- Homme célibataire: Age: 18 ans et moins

Classe 11:

- Homme célibataire: Age: 19 et 20 ans

Classe 12:

- Homme célibataire: Age: 21 et 22 ans

Classe 13:

- Homme célibataire: Age: 23 et 24 ans

Classe 18:

- Femme: Age: 20 ans et moins

Classe 19:

- Femme: Age: 21, 22, 23 ou 24 ans

---

* Voir définition de la classe 06.

3. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Le Plan statistique du Québec définit sept dossiers de conduite qui sont les suivants:

DOSSIER DE CONDUITE	DEFINITION
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

4. Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicules que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le tableau suivant, donne des exemples de classification pour certains véhicules qui sont tirés des manuels de tarifs des assureurs. Toutes les possibilités de groupes ne sont pas représentées ici.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

	Année de modèle									
Marque - modèle	1989	88	87	86	85	84	83	82	81	80
BUICK										
- Skylark Limited*	10	9	9	8	8	7	6	6	3	3
CHEVROLET										
- Cavalier	9	9	9	8	7	7	6	5		
- Celebrity*	9	9	9	8	8	7	6	6		
- Sprint*	9	9	9	7						
DODGE										
- Aries Le*	9	9	9	7	7					
FORD										
- Escort GL	9	9	9		7	7	6	6	5	5

* Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à 4 portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle 2 portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

Marque - modèle	Année de modèle									
	1989	88	87	86	85	84	83	82	81	80
HONDA										
- Civic 4 portes	10	10	9	8	8	7	6	6	3	3
HYUNDAI										
- Excel	9	9	8	7						
MAZDA										
- 323	9	9	9	8						
NISSAN										
- Maxima	12	11	11	10	9	9				
- Pulsar	11	11	10	8	8	8				
OLDSMOBILE										
- Cutlass Ciera	9	9	9	8				6		
PLYMOUTH										
- Caravelle Salon*	9	9	8	7	7	7	6	6	3	3
PONTIAC										
- 6000*	10	9	9	8	8	8	6	6		
RENAULT										
- 5 GTL (2 portes)				8	8	8	7	7	3	2

---

* Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à 4 portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle 2 portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

GROUPES DE VEHICULES ATTRIBUES A CERTAINS MODELES

Marque - modèle	Année de modèle									
	1989	88	87	86	85	84	83	82	81	80
TOYOTA										
- Tercel (3 portes)	9	9	8	7	7	7	6	6	3	3
VOLKSWAGEN										
- Fox	9	9	8							
- Golf	10	10	9	8	8					

ANNEXE 3

DISTRIBUTION* DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES EXIGEES** PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)	
	1987 %	1988 %	1987 %	1988 %
-20 et moins	1,5	0,8	5,9	0,5
-19 à -15	9,2	3,1	10,9	12,9
-14 à -10	14,5	35,1	4,6	4,2
- 9 à - 5	23,9	9,0	6,3	22,7
- 4 à 0	9,2	7,7	18,6	17,7
1 à 5	14,3	17,2	29,8	11,9
6 à 10	6,3	10,5	4,9	12,6
11 à 15	9,1	5,9	7,5	2,0
16 et plus	12,0	10,7	11,5	15,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Ecart par rapport à la moyenne (%)	Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète	
	1987 %	1988 %	1987 %	1988 %
-20 et moins	6,8	16,1	1,3	0,6
-19 à -15	15,2	7,2	5,3	1,8
-14 à -10	9,1	11,1	12,0	30,8
- 9 à - 5	8,2	3,9	26,3	12,0
- 4 à 0	15,1	15,5	12,3	8,5
1 à 5	15,2	13,9	25,5	20,3
6 à 10	10,9	1,6	3,5	7,5
11 à 15	2,9	8,6	3,1	3,1
16 et plus	16,6	22,1	10,7	15,4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

* Il s'agit de la distribution des parts de marché.

** Primes moyennes exigées pour l'ensemble des assurés.

ANNEXE 4

NOTES TECHNIQUES SUR L'EVALUATION DES COUTS ESTIMES

Les coûts afférents aux polices émises à partir des tarifications en vigueur au mois de novembre 1988 pour l'ensemble du marché ont été évalués par une projection des coûts encourus pour l'année de survenance 1987.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été tiré du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1987" publié par le Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.). Avant d'être projeté, le nombre de sinistres pour la garantie de responsabilité civile et les montants de sinistres pour la garantie de collision ont été très légèrement ajustés à la baisse pour refléter le fait que la matérialisation des sinistres de ces garanties pour l'année de survenance 1987 sera un peu plus faible que celle prévue par le G.A.A.. Aucune autre modification notable n'a été apportée aux données fournies par le G.A.A..

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque couverture, à estimer séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres par véhicule assuré, à savoir la fréquence et le coût moyen par sinistre.

C'est ainsi que l'évolution des coûts a été estimée pour chacune des années 1988 et 1989. La variation par année a été évaluée en prenant comme hypothèse une émission constante des polices au cours de l'année et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices.

Les frais d'exploitation ont été ajoutés au coût des sinistres par véhicule assuré pour obtenir les coûts estimés. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de l'année 1987 rapportée par le Groupement des assureurs automobiles. Chacune des composantes des

frais d'exploitation a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont on a également estimé l'évolution.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte d'une pondération de sa propre expérience de sinistres pour les années 1986 et 1987 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1988. La projection des coûts par assureur a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché, mais pour une période qui diffère selon l'assureur et cela, en fonction de la date d'entrée en vigueur de chacun des manuels de tarification.

HYPOTHESES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour les années 1988 et 1989 sont les suivantes:

1) Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence des sinistres

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1988	1989
Responsabilité civile	- 6,0%	+ 1,0%
Collision	- 4,0%	+ 1,0%
Accident sans collision ni versement	-11,0%	0,0%

Coût moyen par sinistre

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1988	1989
Responsabilité civile	+ 7,0%	+ 6,0%
Collision	+12,0%	+ 6,0%
Accident sans collision ni versement	+ 3,0%	+ 5,0%

Ces hypothèses donnent donc les variations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré.

Facteurs de projection

Couverture	Variation par rapport à l'année précédente	
	1988	1989
Responsabilité civile	+ 0,6%	+ 7,1%
Collision	+ 7,5%	+ 7,1%
Accident sans collision ni versement	- 8,3%	+ 5,0%

2) Frais d'exploitation

Les pourcentages obtenus pour chacune des composantes des frais d'exploitation pour 1988 et 1989 sont les suivants:

Commissions	11,5%
Taxes et permis	3,4%
Frais d'administration	9,3%
Total	24,2% des primes souscrites

Gouvernement du Québec